Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

22 май 2014 година*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Директива 2006/126/ЕО — Точка 6.4 от приложение III — Валидност — Харта на основните права на Европейския съюз — Член 20, член 21, параграф 1 и член 26 — Конвенция на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания — Свидетелство за управление на моторни превозни средства — Физическа и психическа годност за управление на моторно превозно средство — Минимални изисквания — Острота на зрението — Равно третиране — Липса на възможност за дерогиране — Пропорционалност“

По дело C-356/12

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Германия) с акт от 5 юли 2012 г., постъпил в Съда на 27 юли 2012 г., в рамките на производство по дело

Wolfgang Glatzel

срещу

Freistaat Bayern,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: T. von Danwitz, председател на състав, E. Juhász, A. Rosas (докладчик), D. Šváby и C. Vajda, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: M. Aleksejev, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 20 юни 2013 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Glatzel, от E. Giebler, Rechtsanwalt,

— за Freistaat Bayern, от M. Niese, в качеството на представител,

— за германското правителство, от T. Henze и K. Petersen, в качеството на представители,

— за Европейския парламент, от A. Troupiotis и P. Schonard, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

— за Съвета на Европейския съюз, от E. Karlsson, R. Wiemann и Z. Kupčová, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от G. Braun и J. Hottiaux, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 18 юли 2013 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до съответствието на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 216), изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25 август 2009 година (ОВ L 223, стр. 31, наричана по-нататък „Директива 2006/126“), с член 20, член 21, параграф 1 и член 26 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), във връзка с минималните изисквания за физическа годност за управление на моторно превозно средство относно остротата на зрението.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Glatzel и Freistaat Bayern по повод на решението, с което на г-н Glatzel е отказано издаването на свидетелство за управление на превозни средства от категориите C1 и C1E, дефинирани в Директива 2006/126, с мотива, че остротата на зрение на по-слабото му око не достига минималното равнище, изисквано в точка 6.4 от приложение III към тази директива.

Правна уредба

Международното право

3 Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, одобрена от името на Европейската общност с Решение 2010/48/ЕО на Съвета от 26 ноември 2009 година (ОВ L 23, стр. 35, наричана по-нататък „Конвенцията на ООН относно увреждванията“), в буква д) от своя преамбюл гласи следното:

„Държавите страни по настоящата конвенция

[…]

д) съзнавайки, че увреждането е развиващо се понятие и че то се явява резултат от взаимодействие между индивиди с нарушени физически функции и различни пречки в нагласите и средата, които затрудняват тяхното пълноценно и ефективно участие в обществото равноправно с останалите“.

4 Съгласно член 1 от тази конвенция, озаглавен „Цел“:

„Целта на настоящата конвенция е да насърчава, защитава и гарантира пълноценното и равноправно упражняване на всички човешки права и основни свободи от страна на всички хора с увреждания, и да способства за зачитане на вътрешноприсъщото им човешко достойнство.

Хората с увреждания включват лица с трайна физическа, психическа, интелектуална и сетивна недостатъчност, която при взаимодействие с различни пречки би могла да възпрепятства тяхното пълноценно и ефективно участие в обществото, равноправно с останалите“.

5 Член 2 от посочената директива, озаглавен „Определения“, предвижда:

„По смисъла на настоящата конвенция:

[…]

„дискриминация по признак на увреждане“ означава всякакво правене на разлика, всякакви ограничения и изключения, основаващи се на увреждане, имащи за цел или последица нарушаване или отменяне на зачитането, възползването от или равнопоставеното упражняване на всички човешки права и основни свободи в политическата, икономическата, социалната, културната, гражданската или всяка друга област. Това включва всякакви форми на дискриминация, включително отказ за предоставяне на разумни улеснения;

[…]“.

6 Член 4 от Конвенцията на ООН относно увреждванията, озаглавен „Общи задължения“, гласи:

„1. Държавите страни по конвенцията се задължават да гарантират и да способстват за пълноценната реализация на всички човешки права и основните свободи за хората с увреждания, без каквато и да било дискриминация по признак на увреждане. За целта държавите страни по конвенцията се задължават:

а) да предприемат всички необходими законодателни, административни и други мерки за прилагането на правата, признати по настоящата конвенция;

б) да предприемат всякакви подходящи мерки, включително законодателни, за изменяне или отменяне на съществуващите закони, наредби, обичаи и практики, представляващи дискриминация срещу хора с увреждания;

в) да се съобразяват във всички свои политики и програми с изискванията за защита и насърчаване на човешките права на хората с увреждания;

г) да се въздържат от всякакви актове и практики, несъответстващи на настоящата конвенция, като гарантират нейното спазване от страна на публичните власти и институции;

д) да предприемат всякакви подходящи мерки за премахване на дискриминацията по признак на увреждане от страна на лица, организации и частни предприятия;

[…]“.

7 Съгласно член 5 от тази конвенция, озаглавен „Равенство и забрана на дискриминация“:

„1. Държавите страни по настоящата конвенция признават, че всички хора са равни пред закона и имат право, без каквато и да било дискриминация, на еднаква закрила и еднакво отношение по закон.

2. Държавите страни по настоящата конвенция се задължават да забранят всякаква дискриминация по признак на увреждане и да гарантират на лицата с увреждания равноправна и ефективна защита от закона срещу всякаква дискриминация, на каквито и да било основания.

3. С оглед осигуряването на равнопоставеност и премахването на всякаква дискриминация държавите страни по конвенцията се задължават да предприемат всички необходими стъпки, за да осигурят разумни улеснения на хората с увреждания.

4. Всякакви конкретни мерки, необходими за ускоряване или постигане на фактическо равенство на хората с увреждания, не се считат за дискриминация по смисъла на настоящата конвенция“.

8 Член 27, параграф 1, буква а) от посочената конвенция, озаглавен „Работа и заетост“, гласи:

„Държавите страни по настоящата конвенция признават правото на труд на хората с увреждания, равноправно с всички останали, като това включва правото на възможност за прехрана чрез свободно избрана или приета работа на пазара на труда и в работна среда, която да е отворена, недискриминационна и достъпна за хора с увреждания. Държавите страни по конвенцията се задължават да гарантират и насърчават реализацията на правото на труд, включително за лица, придобили увреждане в процеса на трудова заетост, чрез предприемане на необходимите стъпки, включително законодателни, сред които:

а) забрана на дискриминация по причини на увреждане по всякакви въпроси, засягащи всякакви форми на заетост, включително условията за набиране на работна сила, наемане на работа и трудова заетост, продължаване на трудов договор, професионално израстване и безопасни и здравословни условия на труд“.

Правото на Съюза

9 Съгласно съображение 8 от Директива 2006/126:

„На основание пътната безопасност следва да се определят минимални изисквания за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства. Необходимо е критериите за изпитите за управление на превозно средство и издаване на свидетелство за управление да бъдат хармонизирани. За постигането на тази цел следва да се определят знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на моторни превозни средства, изпитът за управление на превозно средство следва да се основава на тези концепции и следва да се преопределят минималните стандарти за физическа и умствена годност за управление на такива превозни средства“.

10 Съображение 14 от тази директива гласи:

„Следва да се приемат специални разпоредби, за да улеснят управлението на превозни средства от лица с физически увреждания“.

11 Съображение 19 от посочената директива уточнява:

„На Комисията следва да се разреши да се заеме с адаптирането на приложения от I до [VI] към научно-техническия прогрес“.

12 Член 4 от Директива 2006/126, озаглавен „Категории, определения и минимална възраст“, гласи:

„1. Свидетелството за управление, предвидено в член 1, разрешава управлението на превозни средства със силово задвижване в категориите, определени по-нататък. […]

[…]

4. Моторни превозни средства:

[…]

г) Категория C1:

моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3 500 kg, но [не] по-голямо от 7 500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;

д) Категория C1E:

— без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория C1 и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркето или полуремаркето над 750 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 12 000 kg;

— без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория B и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркето или полуремаркето над 3 500 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 12 000 kg;

— Минималната възраст за категории C1 и C1E е фиксирана на 18 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива моторни превозни средства в Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници[, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 161)];

[…]“.

13 Съгласно член 7 от тази директива, озаглавен „Издаване, валидност и подновяване“:

„1. Свидетелства за управление на превозно средство се издават само на кандидатите:

а) които са взели изпит по умения и поведение и теоретичен изпит и отговарят на медицинските стандарти в съответствие с разпоредбите на приложения II и III;

[…]

3. Подновяването на свидетелства за управление на превозно средство, когато техния[т] срок изтече, подлежи на:

а) продължаващо спазване на минималните стандарти на физическа и умствена годност за управление, постановени в приложение III за свидетелства за управление на превозно средство от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; и; […]

[…]“.

14 Член 8 от посочената директива, озаглавен „Адаптиране към научния и технически прогрес“, гласи:

„Измененията, необходими за адаптирането на приложения I—VI към научния и технически прогрес, се одобряват в съответствие с процедурата, посочена в член 9, параграф 2“.

15 Съгласно член 9 от Директива 2006/126, озаглавен „Комитет“:

„1. Комисията се подпомага от комитет по свидетелствата за управление на превозно средство.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 5а, параграфи 1 до 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се взема предвид разпоредбата на член 8 от него“.

16 Приложение III към Директива 2006/126 се отнася до минималните изисквания за физическа и психическа годност за управление на моторно превозно средство, включително изискванията по отношение на зрението. По смисъла на това приложение водачите се класифицират в две групи, а именно група 1, която обхваща водачите на превозни средства от категории A, A1, A2, AM, B, B1 и BE, и група 2, която обединява водачите на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E.

17 По отношение на медицинските прегледи във връзка със зрението приложение III към Директива 2006/126 предвижда следното:

„6. Всички кандидати за свидетелство за управление преминават подходяща проверка, за да се установи дали имат острота на зрението, адекватна за управление на превозно средство със силово задвижване. Ако има основания за съмнение относно адекватността на зрението, кандидатът се преглежда от компетентен медицински орган. При този преглед особено внимание се обръща на следното: острота на зрението, зрително поле, виждане в здрач, чувствителност към блясък и контраст, диплопия и други зрителни функции, които могат да изложат на риск безопасността на управлението.

Когато изискванията за зрително поле и острота на зрението не са изпълнени, издаването на свидетелство за управление на водачи от група 1 е възможно да се допусне в „извънредни случаи“. В т[е]зи случаи от водача се изисква да премине преглед пред компетентен медицински орган, за да докаже, че не съществуват други функционални нарушения на зрението, включително на чувствителността към блясък и контраст и виждането в здрач. От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

Група 1:

6.1. Кандидатите за свидетелство за управление или за подмяна на такова свидетелство трябва да имат бинокулярна острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,5, като си служат и с двете очи.

Освен това хоризонтът на зрителното поле трябва да е поне 120° и да обхваща поне 50° наляво и надясно и 20° надолу и нагоре. Не трябва да съществува дефект в радиус от 20° от централната ос.

При установяване или обявяване на прогресиращо очно заболяване свидетелства за управление се издават или подновяват, при условие че кандидатът се подлага на редовни прегледи от компетентен медицински орган.

6.2. Кандидатите за свидетелство за управление или за подмяна на такова свидетелство, които имат обща функционална загуба на зрението с едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5, при необходимост с коригиращи лещи. Компетентният медицински орган трябва да установи, че такова състояние на монокулярно виждане е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптация, както и това, че зрителното поле на това око е в съответствие с изискванията, посочени в [точка] 6.1.

6.3. След наскоро развита диплопия или след загуба на зрението с едното око следва да измине подходящ период за адаптация (например 6 месеца), през който не е позволено управлението на МПС. След този период управлението на МПС е разрешено само след благоприятно становище от експерти по зрението и управлението на МПС.

Група 2:

6.4. Кандидатите за свидетелство за управление или за подмяна на такова свидетелство трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 с по-силното око и минимум 0,1 с по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойности 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост.

Освен това хоризонтът на зрителното поле и на двете очи трябва да е поне 160° и да обхваща поне 70° наляво и надясно и 30° надолу и нагоре. Не трябва да съществува дефект в радиус от 30° от централната ос.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи без нормална чувствителност към контраст или страдащи от диплопия.

След значителна загуба на зрението с едното око следва да измине подходящ период за адаптация (например 6 месеца), през който на лицето не е позволено да управлява МПС. След този период управлението на МПС е разрешено само след благоприятно становище от експерти по зрението и управлението на МПС“.

18 Съгласно точка 1.3 от приложение III към Директива 2006/126 в националните законодателства може да се предвиди разпоредбите на настоящото приложение за водачите от група 2 да важат и за тези водачи на превозни средства от категория B, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

19 Освен това съгласно точка 5 от това приложение, що се отнася до група 2, стандартите, установени от държавите членки за издаване и всяко едно последващо подновяване на свидетелствата за управление, могат да бъдат по-строги от изложените в същото приложение.

Германското право

20 Член 2, параграф 2, първо изречение от Закона за движението по пътищата (Straßenverkehrsgesetz) в редакцията си от 5 март 2003 г. (BGBl. 2003 I, стр. 310, поправка стр. 919), последно изменен с член 2, параграф 118 от Закона от 22 декември 2011 г. (BGBl. 2011 I, стр. 3044, наричан по-нататък „StVG“), предвижда:

„Свидетелство за управление се издава за съответната категория, когато кандидатът

[…]

3. е годен да управлява моторно превозно средство,

[…]“.

21 Член 2, параграф 4, първо изречение от StVG дефинира понятието „годност“ по следния начин:

„Годно да управлява моторни превозни средства е всяко лице, което отговаря на необходимите за това физически и психологически условия и което не е извършило тежки или няколкократни нарушения на правилата за движението по пътищата или на наказателноправни разпоредби“.

22 Точните изисквания, които следва да са изпълнени, за да бъде признато дадено лице за годно да управлява моторни превозни средства, са определени с Наредбата относно достъпа на лицата до участие в движението по пътищата (Наредба относно свидетелствата за управление) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)] от 13 декември 2010 г. (BGBl. 2010 I, стр. 1980), последно изменена с Наредбата от 26 юни 2012 г. (BGBl. 2012 I, стр. 1394).

23 Относно зрението член 12, параграф 1 от тази наредба предвижда:

„За управлението на моторни превозни средства зрението на кандидата трябва да отговаря на изискванията, посочени в приложение 6“.

24 Приложение 6, точка 2.2.1 от тази наредба предвижда:

„Централна дневна острота на зрението:

Всеки зрителен дефект следва да се коригира — стига тази корекция да е възможна и да се понася добре — при спазване на следните минимални стойности за острота на зрението: острота на зрението с по-силното от двете очи или бинокулярна острота на зрението 0,8 и острота на зрението с по-слабото око 0,5.

[…]

В някои особени случаи, като се има предвид опитът в управлението и използването на моторното превозно средство, остротата на зрението с по-слабото око може да бъде по-малко от 0,5 за категориите C, CE, C1 и C1E, без обаче да бъде по-малко от 0,1. В такива случаи е необходим офталмологичен преглед“.

Фактите в главното производство и преюдициалният въпрос

25 С решение, прието през април 2010 г., на родения през 1959 г. г-н Glatzel е отнето свидетелството за управление поради шофиране след употреба на алкохол.

26 С административно решение от ноември 2010 г. Landratsamt Schwandorf уважава частично молбата на г-н Glatzel и му издава ново свидетелство за управление, което му дава право да управлява моторни превозни средства по-специално от категориите A, A1 и BE, определени в Директива 2006/126, както и моторни превозни средства от някои национални категории, които дават право за управление на колесни средства със спомагателен двигател, леки мотоциклети и леки моторни превозни средства с конструктивно предвидена максимална скорост от 45 km/h, както и на трактори за строителни или селскостопански нужди с конструктивно предвидена максимална скорост съответно от 25 km/h и 32 km/h.

27 За сметка на това със същото решение на г-н Glatzel е отказано издаването на ново свидетелство за управление на превозни средства от категории C1 и C1E, а именно, по-специално, тежкотоварни автомобили. Landratsamt Schwandorf мотивира този отказ с факта, че според офталмологичния преглед г-н Glatzel страда от едностранна амблиопия, която представлява сериозна функционална загуба на зрението на едното око. Докато централната острота на зрението на лявото му око била 1,0, тоест пълна острота на зрението, и бинокулярната острота на зрението също достигала тази стойност, при прегледа г-н Glatzel бил в състояние само с дясното си око да разпознава единствено движения на ръката. Следователно остротата на зрението на дясното око на г-н Glatzel не отговаряла на предвидените в германското законодателство изисквания за издаване на свидетелство за управление на моторните превозни средства от последните категории.

28 След неуспешно обжалване по административен ред на този отказ г-н Glatzel сезира Verwaltungsgericht Regensburg (Административен съд, Регенсбург). Тъй като последният отхвърля неговата жалба, г-н Glatzel подава въззивна жалба срещу това решение пред запитващата юрисдикция, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.

29 Този съд разпорежда събиране на доказателства, и по-специално иска експертиза от офталмологично отделение, за да се установи актуалното състояние на зрението на г-н Glatzel и да се види дали и до каква степен той е в състояние да компенсира наличните увреждания, в случая по отношение на пространственото виждане, и дали тази способност за компенсиране се задейства независимо от неговата воля. Освен това запитващата юрисдикция иска да установи чрез друга експертиза дали от научна гледна точка има надлежни основания да се откаже издаването на свидетелство за управление на превозните средства от категории C1 и C1E на анатомично или функционално еднооките хора, дори ако се докаже, че тези хора са в състояние да компенсират в достатъчна степен евентуални нарушения в зрението си. Тази юрисдикция иска също да установи евентуално какви условия следва да бъдат изпълнени, за да може управлението от такива хора на моторни превозни средства от посочените категории да не води до по-голям риск за пътната безопасност, отколкото управлението на същите превозни средства от хора, чието зрение изобщо не е нарушено.

30 Освен това на проведеното пред запитващата юрисдикция съдебно заседание експертите изразяват становище относно вероятността от евентуална загуба на зрението на едното око, когато съответното лице е на волана на моторно превозно средство от категориите C1 и C1E, както и по въпроса дали такава загуба на зрението може да настъпи толкова внезапно, че водачът да има нужда от остатъчната острота на зрението от 0,1, с която разполага за другото око, за да успее да отбие превозното средство встрани на пътя.

31 Въз основа на така получената информация Bayerischer Verwaltungsgerichtshof счита, че следва да уважи молбата на г-н Glatzel, тоест да отмени както административните решения, така и решението на Verwaltungsgericht Regensburg, и да му издаде свидетелство за управление на превозни средства от категории C1 и C1E. Всъщност тази юрисдикция констатира, че няма никакво основание да се забранява управлението на моторни превозни средства от тези категории на хората, чиято острота на зрението е по-ниска от 0,1 за едното око, когато, първо, става дума за хора с бинокулярно зрение, второ, тяхното бинокулярно зрително поле отговаря на изискванията по точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, и трето, посочените лица са се научили да компенсират изцяло липсващото им пространствено виждане.

32 В това отношение запитващата юрисдикция уточнява, че лице, на което липсва пространствено виждане, се приспособява към тази липса, когато тя възникне по време на жизнения път, най-късно до шест месеца. Такова приспособяване, което освен това не зависи от съзнателното възприемане на определено поведение от заинтересованото лице, на още по-силно основание настъпвало, когато лицето страда от значително увреждане на зрението на едното око още от раждането си, какъвто е случаят с г-н Glatzel. Така изискването, предвидено в точка 6.4 от

приложение III към Директива 2006/126, според което водачите от група 2 трябва да разполагат с острота на зрението минимум 0,1, не се основава на идеята за коригиране на пространственото виждане на съответните хора, а на това да се даде възможност на водача на моторно превозно средство от тези категории да реагира на внезапна загуба на зрението на по-силното си око по време на път и да отбие това превозно средство встрани от пътя, като използва остатъчното си зрение, с което разполага.

33 Според запитващата юрисдикция обаче изискването за такава остатъчна острота на зрението на по-слабото око е обективно оправдано само за лицата, които нямат бинокулярно зрение или чието бинокулярното зрително поле не отговаря на изискванията по точка 6.4. от приложение III към Директива 2006/126. За сметка на това лице като г-н Glatzel, който има нормално зрително поле и чието зрително увреждане засяга по-специално централната острота на неговото зрение, е в състояние да забелязва предмети, появяващи се в периферното му зрително поле, по принцип по същия начин като лице с нормално зрение, и при това положение е в състояние да спре управляваното от него моторно превозно средство, като използва само остатъчното си зрение. Запитващата юрисдикция допълва, че са изключително редки случаите, в които водачите на тежкотоварни автомобили изгубват зрението на едното си око толкова ненадейно, че трябва да използват единствено остатъчното зрение на другото око, за да спрат автомобила.

34 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof счита, че изискването, предвидено в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, представлява намеса в упражняването на основните права, гарантирани в член 20, член 21, параграф 1 и член 26 от Хартата, които се отнасят съответно до равенство пред закона, недопускане на основана на увреждане дискриминация и интеграция на хората с увреждания.

35 В частност, невъзможността хора като г-н Glatzel да имат достъп до професионални дейности, чието упражняване по закон или практически зависи от условието да бъде разрешено управлението на моторни превозни средства от категориите C1 и C1E, представлява основана на увреждане дискриминация на съответното лице. Освен това различията, съществуващи между изискванията от приложение III към Директива 2006/126, свързани със зрението на кандидатите за издаване или за подновяване на свидетелство за управление, в зависимост от това дали попадат в група 1 или в група 2, представляват нарушение на изискването за равно третиране. Във всички случаи запитващата юрисдикция счита, че изискването за минимална острота на зрението 0,1 не може да бъде обосновано в определени случаи и че алтернативното и по-пропорционално разрешение е възможността за индивидуален преглед, който да провери годността за управление на превозни средства от категории C1 и C1E от лице с амблиопия, подобно на водачите на превозни средства от група 1 от приложение III към Директива 2006/126.

36 При тези обстоятелства Bayerischer Verwaltungsgerichtshof решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Съвместима ли е точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126[…] с член 20, член 21, параграф 1 и член 26 от [Хартата], доколкото тази разпоредба — без да предвижда възможност за дерогация — изисква кандидатите за свидетелства за управление на [превозни средства от] категория C1 и C1E да имат острота на зрението минимум 0,1 с по-слабото око, дори ако тези хора виждат и с двете си очи и имат нормално зрително поле, когато използват и двете си очи?“.

По преюдициалния въпрос

37 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска Съдът да прецени валидността на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 относно минималните изисквания към зрението на водачите на моторни превозни средства от категории C1 и C1E, а именно по-специално тежкотоварните автомобили, предвид член 20, член 21, параграф 1 и член 26 от Хартата, които се отнасят съответно до равенството пред закона, недопускането на дискриминация поради увреждане и интеграцията на хората с увреждания.

38 В частност запитващата юрисдикция счита, че изискването водачите на моторни превозни средства от категории C1 и C1E да имат минимална острота на зрението 0,1 на по-слабото око, представлява основана на увреждане дискриминация срещу хората, които нямат такава острота на зрението, доколкото последните имат бинокулярно зрение, както и достатъчно зрително поле на двете очи. Според тази юрисдикция подобно изискване за острота на зрението е несъвместимо и с принципа за интеграция на хората с увреждания и противоречи на Конвенцията на ООН относно увреждванията.

39 Освен това посочената юрисдикция констатира, че съгласно точка 6 от приложение III към Директива 2006/126 на водачите от група 1, а именно водачите на по-леки моторни превозни средства, може да бъде издадено свидетелство за управление в „извънредни случаи“, дори ако те не отговарят на изискванията, свързани със зрителното поле или с остротата на зрението. За сметка на това на водачите от група 2, в това число онези, които искат свидетелство за управление на автомобили от категориите C1 и C1E, чиято острота на зрението е под 0,1 на по-слабото око, не може да бъде издадено такова свидетелство за управление. Така правото на тези водачи на равенство през закона е нарушено, тъй като посочената директива не предвижда никаква възможност за индивидуален медицински преглед, който да установи, че макар съответните водачи да не отговарят на изискванията, не е застрашена безопасността на шофиране.

40 За да се отговори на поставения от запитващата юрисдикция въпрос, на първо място, трябва да се установи дали законодателят на Съюза е нарушил правото на недопускане на дискриминация, предвидено в член 21, параграф 1 от Хартата, когато е приел съдържащия се в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 праг за острота на зрението. Следва също да се провери евентуалното действие на Конвенцията на ООН относно увреждванията върху тази разпоредба. На второ място, следва да се прецени дали член 26 от Хартата, който прогласява принципа на интеграция на хората с увреждания, не допуска точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, чиято валидност е оспорена. На трето място, трябва да се провери дали член 20 от Хартата, според който всички хора са равни пред закона, не допуска водачите на определени тежкотоварни автомобили да нямат възможност да докажат чрез индивидуален медицински преглед годността си да управляват такива превозни средства, дори при липсата на определени физически способности, изисквани от Директива 2006/126, когато други водачи на някои други видове превозни средства имат такава възможност.

Относно изискването за недопускане на дискриминация на хората с увреждания, предвидено в член 21 от Хартата

41 Трябва да се провери дали разглежданата в главното производство правна уредба на Съюза, която установява изискванията за острота на зрението на водачите на моторни превозни средства от категории C1 и C1E, противоречи на член 21, параграф 1 от Хартата, според който „[е] забранена всяка форма на дискриминация, основана по-специално на […] увреждане“.

42 В това отношение трябва да се припомни преди всичко, че съгласно член 52, параграф 1 от Хартата всяко ограничаване на упражняването на правата и свободите, признати от нея, трябва да бъде предвидено в закон и да зачита основното съдържание на същите права и свободи. При спазване на принципа на пропорционалност ограничения могат да бъдат налагани само ако са необходими и ако действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.

43 Принципът за равно третиране е общ принцип на правото на Съюза, залегнал в член 20 от Хартата, а принципът за недопускане на дискриминация, прогласен в член 21, параграф 1 от Хартата, е негово особено проявление. Съгласно постоянната практика на Съда този общ принцип задължава законодателят на Съюза, в съответствие с изискванията на член 52, параграф 1 от Хартата, да не третира по различен начин сходни положения и да не третира еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (вж. в този смисъл решение Akzo Nobel Chemicals и Akcros Chemicals/Комисия, C-550/07 P, EU:C:2010:512, точки 54 и 55, както и цитираната съдена практика). Разликата в третирането е обоснована, когато се основава на обективен и разумен критерий, т.е. когато е свързана с допустима от закона цел на разглежданото законодателство и когато е съразмерна на преследваната от съответното третиране цел (решения Arcelor Atlantique и Lorraine и др., C-127/07, EU:C:2008:728, точка 47, както и Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, точка 77).

44 Що се отнася след това до конкретния въпрос за основаната на увреждане дискриминация, следва да се приеме, че самата Харта не дефинира понятието „увреждане“.

45 В своята съдебна практика, свързана с равното третиране в областта на заетостта и професиите, Съдът вече е приел, че за целите на Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите (ОВ L 303, стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5 том 6, стр. 7), във връзка с Конвенцията на ООН относно увреждания, понятието „увреждане“ трябва да се разбира като обозначаващо ограниченията, произтичащи от трайни физически, умствени или психични недъзи, които при взаимодействие с различни пречки могат да затруднят пълноценното и ефективно участие на съответното лице в професионалния живот наравно с останалите работници (решения HK Danmark, C-335/11 и C-337/11, EU:C:2013:222, точки 37—39, Комисия/Италия, C-312/11, EU:C:2013:446, точка 56, както и Z., C-363/12, EU:C:2014:159, точка 76).

46 При това положение следва да се приеме, че що се отнася до въпроса за основаната на увреждане дискриминация, член 21, параграф 1 от Хартата изисква от законодателя на Съюза в частност да не провежда никаква разлика в третирането на основание на ограниченията, произтичащи по-специално от трайни физически, умствени или психични недъзи, които при взаимодействие с различни пречки могат да затруднят пълноценното и ефективно участие на съответното лице в професионалния живот наравно с останалите работници, освен ако такова различно третиране не е обективно обосновано.

47 Що се отнася до хората, които като г-н Glatzel страдат от трайно сетивно заболяване и чиято острота на зрението е под 0,1 на по-слабото око, следва да се отбележи, че тези хора не отговарят на медицинските изисквания, съдържащи се в приложение III към Директива 2006/126, и следователно не може да им бъде издадено свидетелство за управление, по-специално на превозните средства от категории C1 и C1E. Трябва обаче да се констатира, че макар — съгласно информацията в акта за преюдициално запитване — остротата на зрението на по-слабото око на г-н Glatzel е много малка, това не променя факта, че когато използва двете си очи, г-н Glatzel има бинокулярна острота на зрението от 1,0, а именно „пълна“ острота. В това отношение Съдът не разполага с достатъчно информация, за да прецени дали такова заболяване представлява „увреждане“ по смисъла на член 21, параграф 1 от Хартата.

48 За да се прецени обаче валидността на Директива 2006/126 предвид член 21, параграф 1 от Хартата, не е необходимо да се определя окончателно дали в главното производство г-н Glatzel се счита или не за лице с увреждане по смисъла на последната разпоредба. Всъщност дори да се приеме, че състоянието на лице като г-н Glatzel попада в обхвата на понятието „увреждане“ по смисъла на Хартата, разликата в третирането — състояща се в това да не му се издаде свидетелство за управление на моторни превозни средства от категориите C1 и C1E, тъй като остротата на зрението му е недостатъчна — може да бъде обективно обоснована предвид повелителните съображения, свързани с пътната безопасност.

49 В това отношение следва да се припомни, че Съдът вече е констатирал, що се отнася до общия принцип за равно третиране в контекста на признаци като възраст или пол, че разлика в третирането, основаваща се на характеристика, свързана с тези признаци, не представлява дискриминация — а именно, нарушение на член 21, параграф 1 от Хартата — когато поради характера на професионалната дейност или условията, в които тя се упражнява, такава характеристика представлява основно и определящо професията изискване, стига целта на това различно третиране да е законосъобразна, а изискването да е съразмерно на преследваните цели (вж. в този смисъл, що се отнася до дискриминация, основана на възраст, решения Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, точка 35 и Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, точка 66, както и в този смисъл, що се отнася до дискриминация, основана на пол, решения Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, точка 40 и Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, точка 25).

50 В същия ред на мисли за целите на настоящото дело трябва да се приеме, че различното третиране на лице в зависимост от това дали то притежава или не необходимата острота на зрението, за да управлява моторни превозни средства, по принцип не противоречи на забраната за дискриминация, основана на увреждане, по смисъла на член 21, параграф 1 от Хартата, стига такова изискване действително да отговаря на цел от общ интерес, да е необходимо и да не представлява прекомерна тежест.

51 В това отношение съгласно постоянната съдебна практика повишаването на пътната безопасност представлява цел от общ интерес на Съюза (вж. в този смисъл по-специално решения van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, точка 19, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, точка 59, Комисия/Финландия, C-54/05, EU:C:2007:168, точка 40, Комисия/Италия, C-110/05, EU:C:2009:66, точка 60, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 точка 50, Комисия/Португалия, C-438/08, EU:C:2009:651, точка 48, Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, точка 26, както и Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, точка 47). Всъщност, като определя в приложение III за водачите от група 2 по смисъла на същото приложение минимален праг на острота на зрението на по-слабото око, Директива 2006/126 цели да повиши пътната безопасност и така отговаря на цел от общ интерес.

52 Що се отнася до съдебния контрол относно изискванията на принципа на пропорционалност, свързани с минималните стандарти за остротата на зрението, необходима за управлението на моторни превозни средства, следва да се отбележи, че що се отнася до сложни преценки от медицински характер като разглежданите в главното производство, законодателят на Съюза разполага с широко право на преценка и контролът на Съда трябва да се сведе до проверка дали упражняването на това право на преценка не е опорочено поради явна грешка или поради злоупотреба с власт или също дали законодателят явно не е превишил пределите на правото си на преценка (вж. в този смисъл решения Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, точка 47, Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, точка 28 и Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, точка 60).

53 Все пак и при наличието на такова право на преценка законодателят на Съюза е длъжен да основе своя избор на обективни критерии (вж. решение Vodafoneи др., C-58/08, EU:C:2010:321, точка 53) и трябва да следи за спазването на основните права (вж. в този смисъл решения Volker und Markus Schecke и Eifert, C-92/09 и C-93/09, EU:C:2010:662, точка 46, както и Association belge des Consommateurs Test-Achats и др., C-236/09, EU:C:2011:100, точка 17).

54 Що се отнася до необходимостта от минимални изисквания относно зрението на водачите на моторни превозни средства, трябва да се отбележи, че за да се гарантира пътната безопасност, е от основно значение хората, на които се издава свидетелство за управление, да притежават адекватни физически способности, по-специално що се отнася до тяхното зрение, доколкото физическите недостатъци могат да имат тежки последици (вж. по аналогия, що се отнася до транспортните пилоти, решение Prigge и др., EU:C:2011:573, точка 67). Действително общоизвестно е, че зрението изпълнява основна функция при управлението на моторни превозни средства и следователно, колкото по-ограничена е тази функция, толкова по-необходимо изглежда да се вземат предвид изискванията, свързани с пътната безопасност.

55 Макар забраната да се издава исканото свидетелство за управление на хората, чиято острота на зрението не достига определен праг, да е необходима и несъмнено представлява ефективно средство за повишаване на пътната безопасност, като изключва тези хора от движението, все пак такава забрана не трябва да представлява прекомерна тежест.

56 Така в случай като разглеждания в главното производство принципът на пропорционалност изисква по-специално да се съвместят във възможно най-голяма степен принципът на равно третиране и изискванията за пътна безопасност, които са определящи за условията на управлението на моторни превозни средства (вж. по аналогия решения Johnston, EU:C:1986:206, точка 38, Sirdar, EU:C:1999:523, точка 26 и Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, точка 23).

57 Ето защо следва да се провери дали точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, която установява праг за острота на зрението 0,1 за водачите на моторни превозни средства от група 2 по смисъла на това приложение, не е несъразмерна на преследваната цел.

58 Трябва да се припомни, че минималните изисквания за физическа и психическа годност за управление на моторно превозно средство, предвидени в приложение III към Директива 2006/126, са определени, както е видно от съображение 8 от същата директива, на основание пътната безопасност, в съответствие с член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС.

59 Комитетът по свидетелствата за управление на превозно средство, установен с член 9 от Директива 2006/126, създава работна група „Зрение“, която през май 2005 г. публикува доклада „New standards for the visual functions of drivers“. Според този доклад, макар стриктните изисквания относно зрението да обслужват най-добре целта за пътна безопасност, тези изисквания не би трябвало да бъдат такива, че да изключват хората от управлението на моторни превозни средства без основателна причина, като се има предвид първостепенното значение — както от социална, така и от икономическа гледна точка — на тази дейност в обществото днес.

60 В този доклад експертите от посочената работна група, като признават липсата на достатъчно данни от изследвания, за да се определят минималните стойности за остротата на зрението, считат, че що се отнася до водачите от група 2 по смисъла на приложение III към Директива 2006/126, а именно, по-специално водачите на тежкотоварни автомобили, изискваната от тази директива минимална стойност 0,5 за острота на зрението на по-слабото око, вече не е обоснована. Като се има предвид обаче възможността да се подкрепи тезата, че управлението на моторни превозни средства е бинокулярна дейност и тъй като към зрението за водачите от тази група 2 не може да бъде поставено изискване относно монокулярната острота на зрението, работната група „Зрение“ стигна до извода, че повишената отговорност на водачите от същата група 2 е довод в полза на изискването тези водачи да разполагат с „резервно око“, за да бъдат в състояние, ако се наложи, да отбият управляваното от тях превозно средство встрани на пътя, като използват по-слабото око.

61 Вследствие на тези предложения на работната група „Зрение“ законодателят на Общността изменя приложение III към Директива 2006/126 така, че изискваният минимален праг за острота на зрението на по-слабото око за водачите от група 2 по смисъла на това приложение, е по-специално намален от 0,5 на 0,1. Освен това в доклада си работната група „Зрение“ споменава именно за въздействието на амблиопията върху водачите на моторни превозни средства.

62 При това положение се оказва, че законодателят на Съюза е изменил посоченото приложение, след като е разполагал със съответната информация и че се е постарал, доколкото е възможно, да не засяга правата на хората, които страдат от нарушения на зрението.

63 От акта за преюдициално запитване обаче е видно, че за запитващата юрисдикция дори този възприет от Директива 2006/126 праг от 0,1 изглежда прекомерен.

64 Що се отнася обаче до определянето на тази минимална стойност, свързана с изискваната от Директива 2006/126 острота на зрението, следва да се припомни, че законодателят на Съюза разполага с широко право на преценка на сложни въпроси от медицински характер, каквито са въпросите за остротата на зрението, необходима за управлението на моторни превозни средства. Всъщност при това положение съдът на Съюза не може да замени със своя преценка на фактите от научен и технически характер преценката на законодателя на Съюза, на когото Учредителните договори възлагат тази задача (в това отношение, вж. по-специално решение Afton Chemical, EU:C:2010:419, точка 28).

65 По-нататък работната група „Зрение“ отбелязва в доклада си липсата на достатъчни научни изследвания относно различни аспекти на зрението на водачите на моторни превозни средства. В това отношение следва да се припомни също практиката на Съда, според която, когато са налице съмнения по отношение на съществуването или обхвата на рискове за здравето на хората, законодателят на Съюза може да вземе мерки за защита, без да е необходимо да изчаква, докато действителността и сериозността на тези рискове бъдат напълно доказани (вж. в този смисъл решения Обединено кралство/Комисия, C-180/96, EU:C:1998:192, точка 99, Комисия/Дания, C-192/01, EU:C:2003:492, точка 49, както и Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, точка 73).

66 Като се има предвид съществуващата тясна връзка между пътната безопасност и опазването на здравето на участниците в пътното движение, когато съгласно член 8 от Директива 2006/126 законодателят на Съюза адаптира минималните изисквания относно остротата на зрението към научния и технически прогрес, той може, когато е налице научна несигурност, да отдаде предпочитание на съображенията, свързани с подобряване на пътната безопасност. Така фактът, че за да не застраши пътната безопасност, законодателят е решил да не премахва всички минимални изисквания към остротата на зрението на по-слабото око на водачите от група 2 по смисъла на приложение III към посочената директива, не може да придаде на тази мярка за адаптиране несъразмерен характер.

67 Накрая запитващата юрисдикция отбелязва, че фактът, че г-н Glatzel не е получил исканото свидетелство за управление, би могъл да представлява дискриминация по смисъла на член 2 от Конвенцията на ООН относно увреждания. По-специално от посочения член, озаглавен „Определения“, следва, че дискриминацията въз основа на увреждане включва всякакви форми на дискриминация, включително отказ за предоставяне на разумни улеснения.

68 В това отношение следва да се припомни, че Съюзът е одобрил Конвенцията на ООН относно увреждания с Решение 2010/48. Следователно от момента на влизането на посоченото решение в сила разпоредбите на тази конвенция са неразделна част от правния ред на Съюза (вж. решения Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, точка 5 и Z., EU:C:2014:159, точка 73). Освен това

от допълнението към приложение II към Решение 2010/48 е видно, че в областта на личната мобилност Директива 2006/126 е сред правните актове, които се отнасят до въпроси, уредени от тази конвенция.

69 Както следва обаче от практиката на Съда, като се има предвид, че изпълнението или действието на разпоредбите на Конвенцията на ООН относно увреждания зависи от приемането на последващи актове от компетентността на договарящите страни, от гледна точка на тяхното съдържание разпоредбите на тази конвенция не представляват безусловни и достатъчно точни разпоредби, които позволяват да се упражни контрол за валидност на акта от правото на Съюза предвид разпоредбите на тази конвенция (вж. в този смисъл решение Z, EU:C:2014:159, точки 89 и 90).

70 Това обаче не променя факта, че съгласно съдебната практика предимството на сключените от Съюза международни споразумения пред разпоредбите на вторичното право повелява последните да се тълкуват, доколкото е възможно, в съответствие с тези споразумения (вж. по-специално решения Комисия/Германия, C-61/94, EU:C:1996:313, точка 52, HK Danmark, EU:C:2013:222, точка 29, както и Z, EU:C:2014:159, точка 72).

71 Трябва обаче да се приеме, че точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 недвусмислено предвижда, че водачите на моторни превозни средства от категории C1 и C1E трябва да имат острота на зрението минимум 0,1 с по-слабото око. При това положение не изглежда, че е възможно тази разпоредба от вторичното право да се тълкува по начин, който да позволява отклонение от ясната норма, въвеждаща тази минимална стойност.

72 От всички гореизложени съображения следва, че когато е предвидил разпоредбата, чиято валидност е оспорена, законодателят на Съюза е претеглил, от една страна, изискванията за пътна безопасност, и от друга страна, правото на засегнатите от увреждане на зрението хора да не бъде допускана дискриминация по начин, който не може да се приеме за съразмерен на преследваните цели.

73 От всички гореизложени съображения следва, че при разглеждането на поставения въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, предвид член 21, параграф 1 от Хартата.

Относно интеграцията на хората с увреждания, залегнала в член 26 от Хартата

74 Трябва да се припомни, както следва от член 52, параграфи 5 и 7 от Хартата и Разясненията относно Хартата на основните права (ОВ C 303, 2007 г., стр. 17) по член 26 и член 52, параграф 5 от Хартата, че позоваването на член 26 пред съд е допустимо, когато този съд тълкува и проверява законността на законодателните актове на Съюза, които прилагат залегналия в този член принцип, а именно интеграцията на хората с увреждания.

75 Що се отнася до прилагането на този принцип от Директива 2006/126, от текста на съображение 14 е видно по-специално, че „следва да се приемат специални разпоредби, за да улеснят управлението на превозни средства от лица с физически увреждания“. Освен това член 5, параграф 2 от тази директива сочи условията за издаване на свидетелство за управление на водачите с физическо увреждане, по-специално що се отнася до разрешението за управление на приспособени моторни превозни средства.

76 Така, доколкото Директива 2006/126 представлява законодателен акт на Съюза, който акт прилага принципа, съдържащ се в член 26 от Хартата, в главното производство следва да се прилага последната разпоредба.

77 Освен това съгласно член 51, параграф 1, второ изречение от Хартата законодателят на Съюза спазва и насърчава прилагането на залегналите в нея принципи. Що се отнася до принципа за интеграция на хората с увреждания, член 26 от Хартата прогласява, че Съюзът признава и зачита правото на хората с увреждания да се ползват от мерки, които осигуряват тяхната автономност, социалната и професионалната им интеграция и участието им в живота на общността.

78 Ето защо, макар че член 26 от Хартата повелява Съюзът да признава и зачита правото на хората с увреждания да се ползват от мерки за интеграция, от залегналия в този член принцип обаче не следва, че законодателят на Съюза е длъжен да приеме една или друга конкретна мярка. Всъщност, за да може този член да породи напълно своето действие, той следва да бъде уточнен в разпоредби на правото на Съюза или на националното право. Следователно този член не може сам по себе си да породи за частноправните субекти субективно право, на което може да има позоваване като такова (вж. в този смисъл, що се отнася до член 27 от Хартата, решение Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, точки 45 и 47).

79 От всички гореизложени съображения следва, че при разглеждането на въпроса не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, предвид член 21, параграф 1 от Хартата.

Относно равенството пред закона, предвидено в член 20 от Хартата

80 Запитващата юрисдикция отбелязва, че на водачите от група 1 по смисъла на приложение III към Директива 2006/126, които не изпълняват изискванията за острота на зрението, в „извънредни случаи“ все пак е възможно да се допусне издаването на свидетелство за управление, когато водачът премине индивидуален преглед на годността му да управлява превозно средство. Така фактът, че подобна възможност не е предвидена за водачите от група 2 по смисъла на същото приложение, би могъл да представлява различно третиране, което противоречи на член 20 от Хартата.

81 Както бе припомнено в точка 43 от настоящото решение, този член, озаглавен „Равенство пред закона“, цели по-специално да гарантира, че сходните положения няма да бъдат третирани различно.

82 При това положение следва да се провери дали положението на водачите от група 1 по смисъла на приложение III към Директива 2006/126 е сходно с това на водачите от група 2 по смисъла на същото приложение.

83 В това отношение, както генералният адвокат отбелязва в точка 62 от своето заключение, законодателят на Съюза се е погрижил да предвиди две категории водачи в зависимост от размерите на моторното превозно средство, броя на превозваните пътници и отговорностите, които следователно произтичат от управлението на тези моторни превозни средства. Всъщност характеристиките на съответните моторни превозни средства, каквито са размерът, теглото или още тяхната маневреност, обосновават наличието на различни условия за издаването на свидетелство за тяхното управление. Следователно положенията на водачите на такива моторни превозни средства не са сходни.

84 Доколкото разглежданите положения не са сходни, различното им третиране не нарушава правото на водачите от едната или другата група на предвиденото в член 20 от Хартата „равенство пред закона“.

85 Ето защо, тъй като водачите от групи 1 и 2 не са в сходно положение, член 20 от Хартата допуска точка 6 от приложение III към Директива 2006/126, доколкото тази точка позволява на водачите от група 1 да бъде издадено свидетелство за управление в „извънредни случаи“, дори ако им липсва острота на зрението, отговаряща на предвидените в тази директива изисквания за водачите от посочената група, но не дава подобна възможност на водачите от група 2.

86 От всички гореизложени съображения следва, че при разглеждането на поставения въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 предвид член 20, член 21, параграф 1 или член 26 от Хартата.

По съдебните разноски

87 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

При разглеждането на поставения въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства, изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25 август 2009 г., предвид член 20, член 21, параграф 1 или член 26 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

Подписи