Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

22. května 2014*

„Řízení o předběžné otázce — Doprava — Směrnice 2006/126/ES — Příloha III bod 6.4 — Platnost — Listina základních práv Evropské unie — Článek 20, čl. 21 odst. 1 a článek 26 — Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením — Řidičské průkazy — Tělesná a duševní způsobilost k řízení motorového vozidla — Minimální požadavky — Zraková ostrost — Rovné zacházení — Neexistence možnosti výjimky — Přiměřenost“

Ve věci C-356/12,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Německo) ze dne 5. července 2012, došlým Soudnímu dvoru dne 27. července 2012, v řízení

Wolfgang Glatzel

proti

Freistaat Bayern,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda senátu, E. Juhász, A. Rosas (zpravodaj), D. Šváby a C. Vajda, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: M. Aleksejev, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 20. června 2013,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za W. Glatzela E. Gieblerem, Rechtsanwalt,

— za Freistaat Bayern M. Niesem, jako zmocněncem,

— za německou vládu T. Henzem a K. Petersen, jako zmocněnci,

— za Evropský parlament A. Troupiotisem a P. Schonardem, jako zmocněnci,

— za Radu Evropské unie E. Karlsson, R. Wiemann a Z. Kupčovou, jako zmocněnkyněmi,

* Jednací jazyk: němčina.

— za Evropskou komisi G. Braunem a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 18. července 2013,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká souladu přílohy III bodu 6.4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, s. 18, a oprava Úř. věst. 2009, L 19, s. 67), ve znění směrnice Komise 2009/113/ES ze dne 25. srpna 2009 (Úř. věst. L 223, s. 31, dále jen „směrnice 2006/126“), s článkem 20, čl. 21 odst. 1 a článkem 26 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“), pokud jde o minimální požadavky na tělesnou způsobilost k řízení motorového vozidla týkající se zrakové ostrosti.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi W. Glatzelem a Freistaat Bayern ve věci rozhodnutí, kterým bylo odmítnuto vydat W. Glatzelovi řidičský průkaz pro vozidla skupin C1 a C1E, které jsou vymezeny směrnicí 2006/126, z důvodu, že zraková ostrost v jeho horším oku nedosahuje minimální hodnoty požadované v příloze III bodě 6.4 této směrnice.

Právní rámec

Mezinárodní právo

3 Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, schválená jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2010/48/ES ze dne 26. listopadu 2009 (Úř. věst. 2010, L 23, s. 35, dále jen „úmluva OSN o zdravotním postižení“), ve své preambuli písm. e) uvádí:

„Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy

[…]

e) uznávajíce, že zdravotní postižení je koncept, který se vyvíjí a který je výsledkem vzájemného působení mezi osobami s postižením a bariérami v postojích a v prostředí, které brání jejich plnému a účinnému zapojení do společnosti na rovnoprávném základě s ostatními.“

4 Článek 1 této úmluvy, nadepsaný „Účel“, uvádí:

„Účelem této úmluvy je podporovat, chránit a zajišťovat plné a rovné užívání všech lidských práv a základních svobod všemi osobami se zdravotním postižením a podporovat úctu k jejich přirozené důstojnosti.

Osoby se zdravotním postižením zahrnují osoby mající dlouhodobé fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému zapojení do společnosti na rovnoprávném základě s ostatními.“

5 Článek 2 uvedené úmluvy, nadepsaný „Definice“, uvádí.

„Pro účely této úmluvy:

[...]

‚diskriminace na základě zdravotního postižení' znamená jakékoli činění rozdílu, vyloučení nebo omezení provedené na základě zdravotního postižení, jehož cílem nebo důsledkem je narušit nebo zrušit uznání, užívání nebo uplatnění, na rovnoprávném základě s ostatními, všech lidských práv a základních svobod v politické, hospodářské, sociální, kulturní, občanské nebo jiné oblasti. Zahrnuje všechny formy diskriminace, včetně odepření přiměřené úpravy;

[...]"

6 Článek 4 úmluvy OSN o zdravotním postižení, nadepsaný „Obecné závazky", uvádí:

„1. Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, se zavazují zajistit a podporovat plnou realizaci všech lidských práv a základních svobod všem osobám se zdravotním postižením bez jakékoli diskriminace na základě zdravotního postižení. Za tímto účelem se státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, zavazují:

a) přijmout veškerá odpovídající legislativní, administrativní a jiná opatření pro provádění práv uznaných v této úmluvě;

b) přijmout veškerá odpovídající opatření, včetně právních předpisů, s cílem změnit nebo zrušit existující zákony, předpisy, zvyklosti a praktiky, které jsou zdrojem diskriminace vůči osobám se zdravotním postižením;

c) zohlednit ochranu a podporu lidských práv osob se zdravotním postižením ve všech politikách a programech;

d) zdržet se jakéhokoli jednání nebo postupu, jenž je v rozporu s touto úmluvou a zajistit, aby veřejné orgány a instituce jednaly v souladu s touto úmluvou;

e) přijmout veškerá odpovídající opatření k odstranění diskriminace na základě zdravotního postižení ze strany jakékoli osoby, organizace nebo soukromé firmy;

[...]"

7 Článek 5 této úmluvy, nadepsaný „Rovnost a nediskriminace", uvádí:

„1. Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, uznávají, že všechny osoby jsou před zákonem a ze zákona rovnoprávné a mají nárok na rovnost před zákonem a rovný užitek ze zákona bez jakékoli diskriminace.

2. Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, zakazují veškerou diskriminaci na základě zdravotního postižení a zaručují osobám se zdravotním postižením rovnoprávnou a účinnou právní ochranu před diskriminací z jakýchkoli důvodů.

3. S cílem podpořit rovnoprávnost a odstranit diskriminaci, státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, přijmou veškerá příslušná opatření pro zajištění poskytování přiměřené úpravy.

4. Specifická opatření, která jsou nezbytná k urychlení nebo dosažení faktické rovnoprávnosti osob se zdravotním postižením, se nepovažují podle této úmluvy za diskriminaci."

8 Článek 27 uvedené úmluvy, nadepsaný „Práce a zaměstnávání", v odst. 1 písm. a) uvádí:

„Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, uznávají právo osob se zdravotním postižením na práci na rovnoprávném základě s ostatními; patří sem zejména právo na možnost živit se prací svobodně zvolenou nebo přijatou na trhu práce a na pracovní prostředí, které je otevřené, inkluzívní a přístupné

osobám se zdravotním postižením. Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, zabezpečují a podporují realizaci práva na práci, mimo jiné i pro osoby, u kterých dojde ke vzniku zdravotního postižení v průběhu zaměstnání, přijímáním příslušných opatření, včetně opatření legislativních, s cílem zejména:

a) zakázat diskriminaci na základě zdravotního postižení ve všech otázkách týkajících se kterékoli formy zaměstnávání, včetně podmínek náboru, přijímání a zaměstnávání pracovníků, setrvání v zaměstnání, profesního postupu a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.“

Unijní právo

9 Bod 8 odůvodnění směrnice 2006/126 uvádí:

„Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je třeba stanovit minimální požadavky pro vydávání řidičských průkazů. Je zapotřebí sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba vymezit znalosti, dovednosti a chování související s řízením motorových vozidel, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.“

10 Bod 14 odůvodnění této směrnice uvádí:

„Je třeba přijmout zvláštní ustanovení, která usnadní tělesně postiženým osobám řízení vozidel.“

11 Bod 19 odůvodnění uvedené směrnice uvádí:

„Komise by měla mít možnost přizpůsobovat přílohy I až VI vědeckému a technickému pokroku.“

12 Článek 4 směrnice 2006/126, nadepsaný „Skupiny, definice a minimální věkové hranice“, uvádí:

„1. Řidičský průkaz podle článku 1 opravňuje k řízení vozidel s vlastním pohonem v níže definovaných skupinách. [...]

[...]

4. motorová vozidla

[...]

d) Skupina C1:

motorová vozidla jiná než vozidla skupin D1 nebo D, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3 500 kg, avšak nejvýše 7 500 kg, a která jsou navržena a zkonstruována pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče; motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;

e) Skupina C1E:

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny C1 a jeho přívěs nebo návěs má maximální přípustnou hmotnost vyšší než 750 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg.

— aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, soupravy vozidel, kde tažné vozidlo patří do skupiny B a jeho přívěs nebo návěs má přípustnou hmotnost vyšší než 3 500 kg, pokud přípustná hmotnost této soupravy nepřesahuje 12 000 kg.

— minimální věk pro skupiny C1 a C1E se stanoví na 18 let, aniž jsou dotčena ustanovení o řízení těchto vozidel uvedená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu [a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS] [(Úř. věst. L 226, s. 4)].

[...]“

13 Článek 7 této směrnice, nadepsaný „Vydávání, platnost a prodlužování platnosti“, stanoví:

„1. Řidičské průkazy se vydávají pouze žadatelům, kteří:

a) složili zkoušku dovedností a chování a teoretickou zkoušku a splňují zdravotní požadavky, v souladu s ustanoveními příloh II a III,

[...]

3. Prodloužení platnosti řidičských průkazů po skončení jejich správní platnosti je podmíněno:

a) trvalým splňováním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III pro řidičské průkazy skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; [...]

[...]“

14 Článek 8 uvedené směrnice, nadepsaný „Přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku“, uvádí:

„Změny nezbytné k přizpůsobení příloh I až VI vědeckému a technickému pokroku se přijímají postupem podle čl. 9 odst. 2.“

15 Článek 9 směrnice 2006/126, nadepsaný „Výbor“, stanoví:

„1. Komisi je nápomocen Výbor pro řidičské průkazy.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“

16 Příloha III směrnice 2006/126 se týká minimálních požadavků na tělesný a duševní stav při řízení vozidla s vlastním pohonem, včetně požadavků na zrak. Pro účely této přílohy jsou řidiči rozděleni do dvou tříd, a sice třídy 1, do které patří řidiči vozidel skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE, a třídy 2, do které patří řidiči vozidel skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

17 Pokud jde o lékařské vyšetření zraku, příloha III směrnice 2006/126 stanoví následující:

„6. Všichni žadatelé o řidičský průkaz se podrobí odpovídající prohlídce, kterou se prokáže, zda mají dostatečnou zrakovou ostrost pro řízení motorového vozidla. Existují-li důvodné pochybnosti o zrakové ostrosti žadatele nebo žadatelky, vyšetří žadatele nebo žadatelku příslušný zdravotnický orgán. Při této prohlídce je věnována pozornost zejména: zrakové ostrosti, zornému poli, vidění za šera, oslnění a kontrastní citlivosti, diplopii a ostatním zrakovým funkcím, jež mohou ovlivňovat bezpečné řízení.

U řidičů třídy 1 lze zvážit vydání řidičského průkazu ve „výjimečných případech', kdy nelze splnit požadavky kladené na zorné pole či zrakovou ostrost; v takových případech by měl řidič podstoupit prohlídku provedenou příslušným zdravotnickým orgánem, kterou se prokáže, že neexistují žádná další poškození funkce zraku, včetně oslnění, kontrastní citlivosti a vidění za šera. Řidič nebo žadatel by měl rovněž splnit praktickou zkoušku, kterou provede příslušný orgán.

Třída 1:

6.1 Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení musí mít (v případě potřeby za použití korektivních čoček) binokulární zrakovou ostrost alespoň 0,5 při použití obou očí.

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole byl alespoň 120 stupňů, dodatečný rozsah by měl být alespoň 50 stupňů na levou a pravou stranu a 20 stupňů směrem nahoru a dolů. V okruhu středních 20 stupňů by neměly být přítomny žádné vady zraku.

Pokud bude odhaleno [nebo stanoveno] postupující oční onemocnění, může být řidičský průkaz vydán nebo obnoven pouze v případě, že se žadatel pravidelně podrobí vyšetření příslušným zdravotnickým orgánem.

6.2 Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení, kteří mají úplnou funkční ztrátu zraku na jednom oku nebo kteří používají pouze jedno oko (například v případě diplopie), musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,5, v případě potřeby za použití korektivních čoček. Příslušný zdravotnický orgán musí potvrdit, že toto monokulární vidění existuje dostatečně dlouho, aby došlo k adaptaci, a že vidění v tomto oku [zorné pole tohoto oka] splňuje požadavky stanovené v [bodě] 6.1.

6.3 Ve všech případech nedávno rozvinuté diplopie či po ztrátě zraku v jednom oku by mělo následovat přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého řízení není povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku ze strany odborníků na zrak a řízení.

Třída 2:

6.4 Žadatelé o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení musí mít zrakovou ostrost alespoň 0,8 v lepším oku a alespoň 0,1 v horším oku, v případě potřeby za použití korektivních čoček. Pokud jsou k dosažení hodnot 0,8 a 0,1 použity korektivní čočky, musí být hodnoty minimální ostrosti (0,8 a 0,1) dosaženy buď korekcí pomocí brýlí se sílou nepřesahující plus osm dioptrií, nebo pomocí kontaktních čoček. Žadatel musí korekci dobře snášet.

Dále je třeba, aby rozsah horizontálního zorného pole obou očí byl alespoň 160 stupňů, dodatečný rozsah by měl být alespoň 70 stupňů na levou a pravou stranu a 30 stupňů směrem nahoru a dolů. V okruhu středních 30 stupňů by neměly být přítomny žádné vady zraku.

Řidičské průkazy nelze vydat nebo obnovit žadatelům nebo řidičům, kteří trpí poruchou kontrastní citlivosti nebo diplopií.

Po značné ztrátě zraku v jednom oku by mělo následovat přiměřené období k přizpůsobení (například šest měsíců), během kterého není dotčené osobě řízení povoleno. Po uplynutí takového období je řízení povoleno pouze na základě příznivého posudku ze strany odborníků na zrak a řízení."

18 Podle přílohy III bodu 1.3 směrnice 2006/126 mohou členské státy stanovit, že ustanovení této přílohy určená pro řidiče třídy 2 se budou vztahovat i na řidiče vozidel skupiny B, kteří svůj řidičský průkaz používají k profesním účelům (taxi, sanitky apod.).

19 Pokud jde o třídu 2, podle bodu 5 této přílohy mohou být pravidla stanovená členskými státy pro vydání nebo každé další prodloužení platnosti řidičského průkazu přísnější než pravidla stanovená v této příloze.

Německé právo

20 Ustanovení § 2 odst. 2 první věty německého zákona o provozu na pozemních komunikacích (Straßenverkehrsgesetz), ve znění zveřejněném dne 5. března 2003 (BGBl. 2003 I, s. 310, a oprava s. 919), který byl naposledy pozměněn § 2 odst. 118 zákona ze dne 22. prosince 2011 (BGBl. 2011 I, s. 3044, dále jen „StVG"), zní takto:

„Řidičský průkaz musí být pro dotyčnou skupinu vydán, pokud je žadatel

[...]

3. způsobilý k řízení motorového vozidla.

[...]"

21 Ustanovení § 2 odst. 4 první věty StVG definuje pojem „způsobilost" takto:

„K řízení motorových vozidel je způsobilý každý, kdo splní k tomuto účelu nezbytné tělesné a duševní požadavky a kdo se nedopustil závažného nebo opakovaného porušení ustanovení týkajících se silničního provozu nebo trestněprávních ustanovení."

22 Konkrétní požadavky, které musí osoba splnit, aby byla uznána způsobilou k řízení motorových vozidel, stanoví nařízení o oprávnění osob k provozu na pozemních komunikacích (nařízení o řidičských průkazech) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)] ze dne 13. prosince 2010 (BGBl. 2010 I, s. 1980), které bylo naposledy pozměněno nařízením ze dne 26. června 2012 (BGBl. 2012 I, s. 1394).

23 Pokud jde o zrak, § 12 odst. 1 tohoto nařízení uvádí:

„Pro účely řízení motorových vozidel musí zrak žadatele splňovat požadavky uvedené v příloze 6."

24 Příloha 6 bod 2.2.1 uvedeného nařízení stanoví:

„Denní centrální zraková ostrost:

Pokud je korekce možná a dobře snášená, je třeba korigovat každou zrakovou vadu, přičemž je třeba respektovat následující minimální hodnoty zrakové ostrosti: ostrost v lepším oku nebo binokulární zraková ostrost 0,8 a ostrost v horším oku 0,5.

[...]

V některých konkrétních případech může být vzhledem ke zkušenosti s řízením a k používání vozidla zraková ostrost v horším oku nižší než 0,5 pro skupiny C, CE, C1 a C1E, avšak nesmí být nižší než 0,1. V takových případech je nutné oční vyšetření."

Skutkové okolnosti sporu v původním řízení a předběžná otázka

25 Soudním rozhodnutím z dubna 2010 byl W. Glatzelovi, narozenému v roce 1959, odňat řidičský průkaz, protože řídil pod vlivem alkoholu.

26 Správním rozhodnutím z listopadu 2010 Landratsamt Schwandorf částečně vyhověl žádosti W. Glatzela a vydal mu nový řidičský průkaz, který jej opravňuje k řízení motorových vozidel, která patří zejména do skupin A, A1 a BE, jak jsou definovány směrnicí 2006/126, a motorových vozidel, která patří do určitých vnitrostátních skupin, které opravňují k řízení jízdních kol s pomocným motorem, mopedů a lehkých motorových vozidel s maximální konstrukční rychlostí 45 kilometrů za hodinu, jakož i pásových traktorů s maximální konstrukční rychlostí 25 kilometrů za hodinu nebo zemědělských traktorů s maximální konstrukční rychlostí 32 kilometrů za hodinu.

27 Landratsamt Schwandorf naproti tomu v tomtéž rozhodnutí odmítl vydat W. Glatzelovi nový řidičský průkaz pro vozidla skupin C1 a C1E, tedy mimo jiné pro nákladní vozidla. Landratsamt Schwandorf odůvodnil toto odmítnutí tím, že oční vyšetření ukázalo, že W. Glatzel trpí jednostrannou tupozrakostí, tzn. závažnou funkční ztrátou zraku na jednom oku. Přestože centrální zraková ostrost W. Glatzela má v levém oku hodnotu 1,0, a je tedy úplná, a binokulární zraková ostrost dosahuje také této hodnoty, W. Glatzel byl při vyšetření schopen jen s pravým okem rozpoznat pouze pohyb ruky. Zraková ostrost pravého oka W. Glatzela proto nesplňuje požadavky stanovené německými právními předpisy k vydání řidičského průkazu pro vozidla patřící do posledně uvedených skupin.

28 V návaznosti na neúspěšnou stížnost proti tomuto odmítnutí se W. Glatzel obrátil na Verwaltungsgericht Regensburg (správní soud v Řezně). Vzhledem k tomu, že Verwaltungsgericht Regensburg jeho žalobu zamítl, podal W. Glatzel proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.

29 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof nařídil provést dokazování a požádal mimo jiné oční kliniku o vypracování znaleckého posudku pro účely stanovení aktuálního stavu zraku W. Glatzela a pro účely rozhodnutí, zda a v jaké míře může W. Glatzel kompenzovat existující nedostatky, které v projednávaném případě souvisí s prostorovým viděním, a zda uvedené schopnosti kompenzace existují nezávisle na jeho vůli. Předkládající soud se kromě toho pomocí dalšího znaleckého posudku snaží zjistit, zda z vědeckého hlediska existují rozumné důvody pro odmítnutí vydat řidičský průkaz pro vozidla skupiny C1 a C1E osobám, které mají monokulární vidění z anatomických nebo funkčních důvodů, i tehdy, prokáže-li se, že tyto osoby jsou schopny dostatečně kompenzovat případná zhoršení svého zraku. Předkládající soud se rovněž zabývá otázkou, jaké podmínky musí být případně splněny, aby řízení vozidel patřících do těchto skupin takovými osobami nepředstavovalo větší nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu než řízení stejných vozidel osobami, jejichž zrak není nijak poškozen.

30 Kromě toho na jednání, které se konalo u předkládajícího soudu, zaujali odborníci stanovisko k pravděpodobnosti možné ztráty zraku na jednom oku, řídí-li dotyčná osoba vozidlo patřící do skupin C1 a C1E, a k otázce, zda k takové ztrátě zraku může dojít tak rychle, že by řidič potřeboval zbytkovou zrakovou ostrost 0,1, kterou má ve druhém oku, aby se mu podařilo zastavit vozidlo na okraji silnice.

31 Na základě takto získaných informací má Bayerischer Verwaltungsgerichtshof za to, že je třeba vyhovět žádosti W. Glatzela, tzn. zrušit správní rozhodnutí a rozsudek vydaný Verwaltungsgericht Regensburg, a vydat W. Glatzelovi řidičský průkaz pro vozidla skupin C1 a C1E. Tento soud totiž konstatuje, že neexistuje žádný důvod, aby bylo řízení motorových vozidel patřících do těchto skupin zakázáno osobám, které mají v jednom oku zrakovou ostrost nižší než 0,1, pokud se zaprvé jedná o osoby mající binokulární vidění, zadruhé binokulární rozsah zorného pole těchto osob splňuje požadavky uvedené v příloze III bodě 6.4 směrnice 2006/126 a zatřetí se uvedené osoby naučily zcela kompenzovat chybějící prostorové vidění.

32 V posledně uvedeném ohledu předkládající soud upřesňuje, že osoba, která nemá prostorové vidění, se tomuto nedostatku, objeví-li se v průběhu života, přizpůsobí nejpozději po uplynutí šesti měsíců. K takovému přizpůsobení, které mimoto nezávisí na ochotě dotyčné osoby praktikovat určité chování, *a fortiori* dojde v případě, kdy má osoba závažnou vadu zraku v jednom oku již od svého narození, jak je tomu v případě W. Glatzela. Požadavek stanovený v příloze III bodě 6.4 směrnice 2006/126, aby řidiči třídy 2 měli zrakovou ostrost alespoň 0,1, tak nevychází z myšlenky vyřešit nedostatek prostorového vidění dotyčných osob, ale z myšlenky umožnit řidiči motorového vozidla, které patří do těchto skupin, zareagovat v případě náhlé ztráty zraku v lepším oku během cesty a zastavit uvedené vozidlo na okraji silnice za použití svého zbytkového zraku.

33 Předkládající soud však uvádí, že požadavek takové zbytkové zrakové ostrosti v horším oku je objektivně odůvodněn pouze v případě osob, které nemají binokulární vidění nebo jejichž binokulární rozsah zorného pole nesplňuje požadavky přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126. Naproti tomu taková osoba, jako je W. Glatzel, která má normální rozsah zorného pole a jejíž vady zraku postihují zejména její centrální zrakovou ostrost, je podle jeho názoru schopna rozpoznat předměty nacházející se v jejím periferním zorném poli v podstatě stejným způsobem jako osoba mající normální zrak, a je tedy schopna zastavit motorové vozidlo, které řídí, i když použije jen zbytkový zrak. Předkládající soud doplňuje, že situace, kdy řidiči nákladních vozidel ztratí zrak v jednom oku tak náhle, že k zastavení vozidla musí využít výhradně zbytkový zrak, který mají ve druhém oku, nastávají jen krajně zřídkakdy.

34 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof má za to, že požadavek stanovený v příloze III bodě 6.4 směrnice 2006/126 představuje zásah do základních práv zaručených článkem 20 Listiny, který se týká rovnosti před zákonem, čl. 21 odst. 1 Listiny, který se týká zákazu diskriminace na základě zdravotního postižení, a článkem 26 Listiny, který se týká začlenění osob se zdravotním postižením.

35 Konkrétně v případě takových osob, jako je W. Glatzel, představuje nemožnost přístupu k profesním činnostem, jejichž výkon je podle zákona nebo v praxi podmíněn tím, že osoba musí být oprávněna řídit vozidla skupiny C1 a C1E, podle předkládajícího soudu diskriminaci na základě zdravotního postižení dotyčné osoby. Kromě toho rozdíly existující mezi požadavky, které se se týkají zraku žadatelů o vydání řidičského průkazu nebo o jeho obnovení a jsou v příloze III směrnice 2006/126 stanoveny pro třídu 1 na jedné straně a pro třídu 2 na straně druhé, vedou k nerovnému zacházení. Předkládající soud každopádně uvádí, že požadavek minimální zrakové ostrosti 0,1 nelze v určitých případech odůvodnit a že alternativní a přiměřenější řešení spočívá v možnosti individuálního vyšetření za účelem ověření, zda je osoba, která je tupozraká, způsobilá k řízení vozidel skupiny C1 a C1E stejně jako řidiči vozidel patřící do třídy 1 uvedené v příloze III směrnice 2006/126.

36 Za těchto podmínek se Bayerischer Verwaltungsgerichtshof rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je bod 6.4 přílohy III směrnice 2006/126[…] v souladu s článkem 20, čl. 21 odst. 1 a článkem 26 [Listiny] v rozsahu, v němž uvedené ustanovení vyžaduje, aby žadatelé o vydání nebo obnovení řidičského průkazu [pro vozidla] skupiny C1 a C1E měli minimální zrakovou ostrost 0,1 v horším oku i tehdy, mají-li tyto osoby binokulární vidění a normální rozsah zorného pole v obou očích, aniž stanoví jakoukoli výjimku?“

K předběžné otázce

37 Ve své otázce předkládající soud v podstatě žádá Soudní dvůr, aby posoudil platnost přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126, který se týká minimálních požadavků na zrak řidičů vozidel skupiny C1 a C1E, tedy zejména nákladních vozidel, z hlediska článku 20 Listiny, který se týká rovnosti před zákonem, čl. 21 odst. 1 Listiny, který se týká zákazu diskriminace na základě zdravotního postižení, a článku 26 Listiny, který se týká začlenění osob se zdravotním postižením.

38 Předkládající soud má konkrétně za to, že požadavek, že řidiči motorových vozidel skupiny C1 a C1E musí mít v horším oku minimální zrakovou ostrost 0,1, představuje diskriminaci na základě zdravotního postižení ve vztahu k osobám, které takovou zrakovou ostrost nemají, pokud tyto osoby mají binokulární vidění a dostatečné zrakové pole v obou očích. Takový požadavek na zrakovou ostrost je podle jeho názoru rovněž neslučitelný se zásadou začlenění osob se zdravotním postižením a v rozporu s Úmluvou OSN o zdravotním postižení.

39 Uvedený soud dále konstatuje, že podle přílohy III bodu 6 směrnice 2006/126 může být řidičům třídy 1, tedy řidičům lehčích motorových vozidel, vydán řidičský průkaz ve „výjimečných případech“ i tehdy, když nesplňují požadavky na zorné pole nebo zrakovou ostrost. Naproti tomu řidičům třídy 2, včetně řidičů žádajících o řidičský průkaz pro skupiny vozidel C1 a C1E, kteří mají v horším oku zrakovou ostrost nižší než 0,1, nemůže být řidičský průkaz vydán. Právo uvedených řidičů na rovné zacházení je tak porušeno v rozsahu, v němž uvedená směrnice nestanoví žádnou možnost individuálního lékařského vyšetření umožňujícího prokázat, že ačkoli dotyční řidiči nesplňují stanovené požadavky, bezpečnost silničního provozu není ohrožena.

40 Za účelem odpovědi na otázku položenou předkládajícím soudem je třeba zaprvé určit, zda unijní zákonodárce porušil právo nebýt diskriminován zakotvené v čl. 21 odst. 1 Listiny, když stanovil hodnotu zrakové ostrosti uvedenou v příloze III bodě 6.4 směrnice 2006/126. Dále je třeba zkoumat možné účinky Úmluvy OSN o zdravotním postižení na toto ustanovení. Zadruhé je namístě posoudit, zda článek 26 Listiny, který zakotvuje zásadu začlenění osob se zdravotním postižením, brání ustanovení přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126, jehož platnost je zpochybněna. Zatřetí je třeba zkoumat, zda článek 20 Listiny, podle kterého jsou si před zákonem všichni rovni, brání tomu, aby řidiči některých nákladních vozidel neměli možnost prostřednictvím individuálního lékařského vyšetření dokázat, že jsou k řízení takových vozidel způsobilí, i když nemají určité fyzické schopnosti požadované směrnicí 2006/126, přestože jiní řidiči některých jiných typů vozidel takovou možnost mají.

K požadavku zákazu diskriminace osob se zdravotním postižením zakotvenému v článku 21 Listiny

41 Je třeba zkoumat, zda je unijní právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví požadavky na zrakovou ostrost řidičů motorových vozidel skupiny C1 a C1E, v rozporu s čl. 21 odst. 1 Listiny, který stanoví, že se „[z]akazuje [...] jakákoli diskriminace založená zejména na [...] zdravotním postižení“.

42 V tomto ohledu je třeba nejprve připomenout, že podle čl. 52 odst. 1 Listiny musí být každé omezení výkonu práv a svobod uznaných touto listinou stanoveno zákonem a respektovat podstatu těchto práv a svobod. Při dodržení zásady proporcionality mohou být omezení zavedena pouze tehdy, jsou-li nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.

43 Zásada rovného zacházení je obecnou zásadou unijního práva, která je zakotvena v článku 20 Listiny, a zásada zákazu diskriminace uvedená v čl. 21 odst. 1 Listiny je jejím zvláštním vyjádřením. Podle ustálené judikatury Soudního dvora uvedená obecná zásada vyžaduje, aby unijní zákonodárce v souladu s požadavky čl. 52 odst. 1 Listiny zajistil, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (v tomto smyslu viz rozsudek Akzo Nobel Chemicals a Akcros Chemicals v. Komise, C-550/07 P, EU:C:2010:512, body 54 a 55 a citovaná judikatura). Rozdílné zacházení je odůvodněno, pokud je založeno na objektivním a důvodném kritériu, tj. pokud je v souladu s právně přípustným cílem sledovaným dotčenými právními předpisy a pokud je tato rozdílnost přiměřená cíli sledovanému dotčeným zacházením (rozsudky Arcelor Atlantique a Lorraine a další, C-127/07, EU:C:2008:728, bod 47, a Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, bod 77).

44 Pokud jde dále o konkrétní otázku diskriminace založené na zdravotním postižení, je třeba konstatovat, že pojem „zdravotní postižení“ není v samotné Listině definován.

45 V judikatuře týkající se rovného zacházení v zaměstnání a povolání měl již Soudní dvůr za to, že pojem „zdravotní postižení“ musí být pro účely směrnice Rady 200/78/ES ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání (Úř. věst. L 303, s. 16), vykládané ve světle Úmluvy OSN o zdravotním postižení, chápán tak, že znamená omezení vyplývající především z dlouhodobých fyzických, duševních nebo psychických postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit plnému a účinnému zapojení dotčené osoby do profesního života na rovnoprávném základě s ostatními pracovníky (rozsudky HK Danmark, C-335/11 a C-337/11, EU:C:2013:222, body 37 až 39; Komise v. Itálie, C-312/11, EU:C:2013:446, bod 56, a Z., C-363/12, EU:C:2014:159, bod 76).

46 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že pokud jde o otázku diskriminace založené na zdravotním postižení, čl. 21 odst. 1 Listiny od unijního zákonodárce zejména vyžaduje, aby se vyvaroval jakémukoli rozdílnému zacházení na základě omezení vyplývajícího především z dlouhodobých fyzických, duševních nebo psychických postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit plnému a účinnému zapojení dotčené osoby do profesního života na rovnoprávném základě s ostatními osobami, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno.

47 Pokud jde o osoby, které stejně jako W. Glatzel trpí trvalým smyslovým postižením a mají v horším oku zrakovou ostrost nižší než 0,1, je třeba uvést, že tyto osoby nesplňují zdravotní požadavky obsažené v příloze III směrnice 2006/126, a tudíž jim nelze vydat řidičský průkaz zejména pro skupiny vozidel C1 a C1E. Je však třeba konstatovat, že podle informací, které vyplývají z předkládacího rozhodnutí, je zraková ostrost W. Glatzela v horším oku sice velmi nízká, avšak nic to nemění na tom, že používá-li W. Glatzel obě oči, má binokulární zrakovou ostrost 1,0, tedy ostrost „úplnou“. Soudní dvůr nemá v tomto ohledu dostatek poznatků pro posouzení, zda takové postižení představuje „zdravotní postižení“ ve smyslu čl. 21 odst. 1 Listiny.

48 Pro účely posouzení platnosti směrnice 2006/126 z hlediska čl. 21 odst. 1 Listiny však není nutné s konečnou platností určit, zda je W. Glatzel ve věci v původním řízení považován za osobu se zdravotním postižením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení, či nikoliv. I za předpokladu, že by na stav takové osoby, jako je W. Glatzel, bylo nahlíženo tak, že spadá pod pojem „zdravotní postižení“ ve smyslu Listiny, rozdílné zacházení spočívající v tom, že jí není vydán řidičský průkaz pro vozidla skupiny C1 a C1E z důvodu, že má nedostatečnou zrakovou ostrost, lze objektivně odůvodnit s ohledem na naléhavé důvody týkající se bezpečnosti silničního provozu.

49 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Soudní dvůr již v souvislosti s obecnou zásadou rovného zacházení v kontextu takových důvodů, jako je věk či pohlaví, konstatoval, že rozdílné zacházení na základě vlastností souvisejících s takovými důvody nepředstavuje diskriminaci, tedy porušení čl. 21 odst. 1 Listiny, pokud z povahy dotyčné pracovní činnosti nebo z podmínek jejího výkonu vyplývá, že tyto vlastnosti představují podstatný a určující profesní požadavek, je-li cíl takového rozdílného zacházení legitimní a požadavek přiměřený sledovaným cílům (pokud jde o diskriminaci založenou na věku, v tomto smyslu viz rozsudky Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, bod 35, a Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 66; a pokud jde o diskriminaci založenou na pohlaví, v tomto smyslu viz rozsudky Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, bod 40, a Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, bod 25).

50 Ve stejném duchu je třeba mít pro účely projednávané věci za to, že rozdílné zacházení s osobou podle toho, zda má či nemá zrakovou ostrost potřebnou k řízení motorových vozidel, není v zásadě v rozporu se zákazem diskriminace založené na zdravotním postižení ve smyslu čl. 21 odst. 1 Listiny, pokud takový požadavek skutečně odpovídá cíli obecného zájmu, je nezbytný a nepředstavuje nepřiměřenou zátěž.

51 Podle ustálené judikatury Soudního dvora v tomto ohledu platí, že zvýšení bezpečnosti silničního provozu představuje unijní cíl obecného zájmu (v tomto smyslu viz zejména rozsudky van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, bod 19; Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, bod 59; Komise v. Finsko, C-54/05, EU:C:2007:168, bod 40; Komise v. Itálie, C-110/05, EU:C:2009:66, bod 60; Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 bod 50; Komise v. Portugalsko, C-438/08, EU:C:2009:651, bod 48; Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, bod 26, a Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, bod 47). Směrnice 2006/126 má totiž tím, že v příloze III stanoví pro řidiče třídy 2 ve smyslu této přílohy minimální hodnotu zrakové ostrosti v horším oku, za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu a odpovídá tak cíli obecného zájmu.

52 Pokud jde o soudní přezkum požadavků zásady proporcionality týkajících se minimálních požadavků na zrakovou ostrost potřebnou pro řízení motorových vozidel, je třeba uvést, že co se týče takových složitých lékařských posouzení, jako jsou dotčena v původním řízení, má unijní zákonodárce širokou posuzovací pravomoc a přezkum prováděný Soudním dvorem musí být omezen na přezkum toho, zda výkon této posuzovací pravomoci není stižen zjevným pochybením nebo zneužitím pravomoci nebo zda uvedený zákonodárce zjevně nepřekročil meze své posuzovací pravomoci [v tomto smyslu viz rozsudky Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, bod 47; Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, bod 28, a Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, bod 60].

53 Nic to však nemění na tom, že v případě existence takové posuzovací pravomoci je unijní zákonodárce povinen založit svou volbu na objektivních kritériích (viz rozsudek Vodafone a další, C-58/08, EU:C:2010:321, bod 53) a musí dbát na dodržování základních práv (v tomto smyslu viz rozsudky Volker und Markus Schecke a Eifert, C-92/09 a C-93/09, EU:C:2010:662, bod 46, a Association belge des Consommateurs Test-Achats a další, C-236/09, EU:C:2011:100, bod 17).

54 Co se týče nezbytnosti minimálních požadavků na zrak řidičů motorových vozidel, je třeba uvést, že k zaručení bezpečnosti silničního provozu je nezbytné, aby osoby, kterým je vydán řidičský průkaz, měly odpovídající fyzické schopnosti, zejména pokud jde o jejich zrak, neboť fyzické vady mohou mít závažné důsledky (pokud jde o piloty leteckých společností, obdobně viz rozsudek Prigge a další, EU:C:2011:573, bod 67). Je vskutku obecně známo, že zrak hraje klíčovou roli při řízení motorových vozidel, a tudíž čím je zrak omezenější, tím je zohlednění požadavků týkajících se bezpečnosti silničního provozu nezbytnější.

55 I když zákaz vydat požadovaný řidičský průkaz osobám, jejichž zraková ostrost nedosahuje určité hodnoty, je nezbytný a představuje zajisté účinný prostředek ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu vyloučením uvedených osob z provozu, nic to nemění na tom, že takový zákaz nesmí představovat nepřiměřenou zátěž.

56 V takové věci, jako je věc v původním řízení, tak zásada proporcionality mimo jiné vyžaduje, aby zásada rovného zacházení byla v co nejširší míře uvedena do souladu s požadavky bezpečnosti silničního provozu, které jsou určující pro podmínky řízení motorových vozidel (obdobně viz rozsudky Johnston, EU:C:1986:206, bod 38; Sirdar, EU:C:1999:523, bod 26, a Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, bod 23).

57 Je tudíž třeba zkoumat, zda příloha III bod 6.4 směrnice 2006/126, která stanoví hodnotu zrakové ostrosti na 0,1 pro řidiče motorových vozidel patřící do třídy 2 ve smyslu této přílohy, není nepřiměřená sledovanému cíli.

58 Je třeba připomenout, že minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost k řízení motorového vozidla, uvedené v příloze III směrnice 2006/126, byly v souladu s čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU stanoveny – jak vyplývá z bodu 8 odůvodnění této směrnice – z důvodu bezpečnosti silničního provozu.

59 Výbor pro řidičské průkazy, zřízený podle článku 9 směrnice 2006/126, založil pracovní skupinu „Zrak“, která v květnu 2005 zveřejnila zprávu „New standards for the visual functions of drivers“. V této zprávě se uvádí, že i když striktní požadavky na zrak nejlépe slouží cíli bezpečnosti silničního

provozu, tyto požadavky nesmí být takové, aby bez právoplatného důvodu vylučovaly osoby z řízení motorových vozidel, a to vzhledem k prvořadému významu, který má tato činnost v současné společnosti ze sociálního i hospodářského hlediska.

60 V této zprávě odborníci uvedené pracovní skupiny připustili nedostatek výzkumných údajů pro stanovení minimálních hodnot zrakové ostrosti a měli za to, že pokud jde o řidiče třídy 2 ve smyslu přílohy III směrnice 2006/126, tedy mimo jiné řidiče nákladních vozidel, minimální hodnota 0,5 pro zrakovou ostrost v horším oku, požadovaná touto směrnicí, již není odůvodněna. Pracovní skupina „Zrak“ sice měla za to, že je možné zastávat tezi, že řízení motorového vozidla je binokulární činností, a že tedy pro řidiče této třídy 2 nemůže být stanoven žádný požadavek týkající se monokulární zrakové ostrosti, avšak dospěla k závěru, že větší odpovědnost řidičů uvedené třídy 2 hovoří ve prospěch požadavku, aby tito řidiči měli „náhradní oko“, aby byli případně schopni zastavit jimi řízené vozidlo na okraji silnice za použití horšího oka.

61 Na základě těchto návrhů pracovní skupiny „Zrak“ změnil unijní zákonodárce přílohu III směrnice 2006/126 tak, že požadovaná minimální hodnota zrakové ostrosti v horším oku pro řidiče třídy 2 ve smyslu této přílohy byla snížena z 0,5 na 0,1. Dále pracovní skupina „Zrak“ ve své zprávě konkrétně uvádí i důsledky tupozrakosti pro řidiče motorových vozidel.

62 Za těchto okolností se ukazuje, že unijní zákonodárce změnil uvedenou přílohu se znalostí věci a že se snažil v co nejvyšší možné míře omezit jakýkoli zásah do práv osob s vadou zraku.

63 Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce však vyplývá, že předkládající soud považuje i tuto hodnotu 0,1 stanovenou ve směrnici 2006/126 za příliš vysokou.

64 Pokud jde o určení této minimální hodnoty zrakové ostrosti požadované směrnicí 2006/126, je přitom třeba připomenout, že unijní zákonodárce má širokou posuzovací pravomoc ohledně složitých lékařských otázek, jako jsou otázky týkající se zrakové ostrosti nezbytné pro řízení motorových vozidel. V takovém kontextu totiž unijní soud nemůže svým posouzením vědeckých a technických skutečností nahradit posouzení unijního zákonodárce, kterému zakladatelské smlouvy svěřily tuto úlohu (v posledně uvedeném ohledu viz zejména rozsudek Afton Chemical, EU:C:2010:419, bod 28).

65 Kromě toho pracovní skupina „Zrak“ ve své zprávě zmiňuje nedostatek vědeckých studií týkajících se několika aspektů zraku řidičů motorových vozidel. V tomto ohledu je třeba připomenout rovněž judikaturu Soudního dvora, podle které platí, že pokud přetrvává nejistota ohledně existence nebo rozsahu rizik pro zdraví osob, unijní zákonodárce může přijmout ochranná opatření, aniž je nutné čekat na to, až bude plně prokázána skutečná existence a závažnost těchto rizik (v tomto smyslu viz rozsudky Spojené království v. Komise, C-180/96, EU:C:1998:192, bod 99; Komise v. Dánsko, C-192/01, EU:C:2003:492, bod 49, a Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, bod 73).

66 Vzhledem k tomu, že mezi bezpečností silničního provozu a ochranou zdraví účastníků silničního provozu existuje úzký vztah, přizpůsobuje-li unijní zákonodárce v souladu s článkem 8 směrnice 2006/126 minimální požadavky na zrakovou ostrost vědeckému a technickému pokroku, může při existenci vědeckých nejasností upřednostnit úvahy týkající se zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Skutečnost, že uvedený zákonodárce ve snaze neohrozit bezpečnost silničního provozu rozhodl, že úplně nezruší minimální požadavek na zrakovou ostrost v horším oku řidičů patřících do třídy 2 ve smyslu přílohy III uvedené směrnice, tak nemůže učinit toto přizpůsobení nepřiměřeným.

67 Předkládající soud konečně uvádí, že skutečnost, že W. Glatzel neobdržel požadovaný řidičský průkaz, může představovat diskriminaci ve smyslu článku 2 Úmluvy OSN o zdravotním postižení. Ze znění uvedeného článku, nazvaného „Definice“, mimo jiné vyplývá, že diskriminace na základě zdravotního postižení zahrnuje všechny formy diskriminace, včetně odepření přiměřené úpravy.

68 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Unie schválila Úmluvu OSN o zdravotním postižení rozhodnutím 2010/48. Ustanovení této úmluvy jsou proto od jejího vstupu v platnost nedílnou součástí unijního právního řádu (viz rozsudky Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, bod 5, a Z., EU:C:2014:159, bod 73). Z dodatku k příloze II rozhodnutí 2010/48 kromě toho vyplývá, že pokud jde o mobilitu osob, směrnice 2006/126 patří mezi unijní právní akty týkající se otázek upravených uvedenou úmluvou.

69 Jak ovšem vyplývá z judikatury Soudního dvora, vzhledem k tomu, že provedení nebo účinky ustanovení Úmluvy OSN o zdravotním postižení jsou podmíněny vydáním pozdějších aktů smluvních stran, ustanovení této úmluvy nepředstavují z hlediska svého obsahu bezpodmínečná a dostatečně přesná ustanovení umožňující přezkum platnosti aktu unijního práva s ohledem na ustanovení uvedené úmluvy (v tomto smyslu viz rozsudek Z., EU:C:2014:159, body 89 a 90).

70 Nic to však nemění na tom, že přednost mezinárodních dohod uzavřených Unií před ustanoveními sekundárního práva velí podle judikatury Soudního dvora vykládat posledně uvedená ustanovení v co největším možném rozsahu v souladu s těmito dohodami (viz zejména rozsudky Komise v. Německo, C-61/94, EU:C:1996:313, bod 52; HK Danmark, EU:C:2013:222, bod 29, a Z., EU:C:2014:159, bod 72).

71 Je přitom třeba konstatovat, že příloha III bod 6.4 směrnice 2006/126 jednoznačně stanoví, že řidiči motorových vozidel skupiny C1 a C1E musí mít v horším oku minimální zrakovou ostrost 0,1. Za těchto podmínek není možné podat takový výklad tohoto ustanovení sekundárního práva, jenž by umožnil odchýlit se od jasného pravidla uvádějícího tuto minimální hodnotu.

72 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že unijní zákonodárce při přijetí ustanovení, jehož platnost je zpochybněna, poměřil požadavky bezpečnosti silničního provozu a právo osob se zrakovým postižením na nediskriminaci takovým způsobem, který nelze považovat za nepřiměřený sledovaným cílům.

73 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba konstatovat, že přezkum položené otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126 z hlediska čl. 21 odst. 1 Listiny.

K začlenění zdravotně postižených osob zakotvenému v článku 26 Listiny

74 Je třeba připomenout, že jak vyplývá z čl. 52 odst. 5 a 7 Listiny a z Vysvětlení k Listině základních práv (Úř. věst. 2007, C 303, s. 17) ohledně článku 26 a čl. 52 odst. 5 Listiny, uplatnění článku 26 Listiny u soudu je přípustné při výkladu a přezkumu legality unijních legislativních aktů, které provádí zásadu uvedenou v daném článku, a sice začlenění osob se zdravotním postižením.

75 Co se týče provedení této zásady směrnicí 2006/126, z jejího bodu 14 odůvodnění mimo jiné vyplývá, že „je třeba přijmout zvláštní ustanovení, která usnadní tělesně postiženým osobám řízení vozidel“. Stejně tak čl. 5 odst. 2 dané směrnice uvádí podmínky vydání řidičského průkazu řidičům s tělesným postižením, zejména pokud jde o oprávnění k řízení upravených vozidel.

76 Vzhledem k tomu, že směrnice 2006/126 je unijním legislativním aktem, který provádí zásadu obsaženou v článku 26 Listiny, se posledně uvedené ustanovení ve věci v původním řízení uplatní.

77 Kromě toho podle čl. 51 odst. 1 druhé věty Listiny unijní zákonodárce dodržuje zásady uvedené v Listině a podporuje jejich uplatňování. Pokud jde o zásadu začlenění osob se zdravotním postižením, článek 26 Listiny uvádí, že Unie uznává a respektuje právo osob se zdravotním postižením na opatření, jejichž cílem je zajistit jejich nezávislost, sociální a profesní začlenění a jejich účast na životě společnosti.

78 I když tedy článek 26 Listiny vyžaduje, aby Unie respektovala a uznávala právo osob se zdravotním postižením na integrační opatření, zásada zakotvená v tomto článku naproti tomu neznamená, že je unijní zákonodárce povinen přijmout to či ono konkrétní opatření. Aby totiž tento článek plně zakládal své účinky, musí být upřesněn ustanoveními unijního práva nebo vnitrostátního práva. Uvedený článek proto nemůže sám o sobě přiznat jednotlivcům subjektivní právo uplatnitelné jako takové (pokud jde o článek 27 Listiny, v tomto smyslu viz rozsudek Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, body 45 a 47).

79 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba konstatovat, že přezkum otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126 z hlediska článku 26 Listiny.

K rovnosti před zákonem zakotvené v článku 20 Listiny

80 Předkládající soud uvádí, že v případě řidičů patřících do třídy 1 ve smyslu přílohy III směrnice 2006/126, kteří nesplňují požadavky týkající se zejména zrakové ostrosti, lze však vydání řidičského průkazu zvážit ve „výjimečných případech“, pokud řidič podstoupí individuální vyšetření týkající se jeho způsobilosti k řízení. Skutečnost, že takovou možnost nemají řidiči třídy 2 ve smyslu téže přílohy, tak může představovat rozdílné zacházení v rozporu s článkem 20 Listiny.

81 Jak bylo připomenuto v bodě 43 tohoto rozsudku, cílem tohoto článku, který je nadepsán „Rovnost před zákonem“, je zejména zaručit, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně.

82 Je tedy třeba posoudit, zda je situace řidičů patřících do třídy 1 ve smyslu přílohy III směrnice 2006/126 srovnatelná se situací řidičů třídy 2 ve smyslu téže přílohy.

83 Jak v tomto ohledu poznamenal generální advokát v bodě 62 svého stanoviska, unijní zákonodárce vytvořil dvě skupiny řidičů podle rozměrů vozidla, počtu přepravovaných cestujících a odpovědnosti, která tedy vyplývá z řízení těchto vozidel. Takové vlastnosti dotyčných vozidel, jako jsou velikost, hmotnost nebo také ovladatelnost těchto vozidel, totiž odůvodňují existenci rozdílných podmínek pro vydání řidičského průkazu za účelem jejich řízení. Situace řidičů takových vozidel proto nejsou srovnatelné.

84 Pokud uvedené situace nejsou srovnatelné, rozdílné zacházení s dotyčnými situacemi neporušuje právo řidičů patřících do jedné či druhé třídy řidičů na „rovnost před zákonem“ zakotvenou v článku 20 Listiny.

85 Vzhledem k tomu, že situace řidičů skupin 1 a 2 nejsou srovnatelné, tedy článek 20 Listiny nebrání ustanovení přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126 v rozsahu, v němž uvedený bod umožňuje řidičům třídy 1, aby jim byl ve „výjimečných případech“ vydán řidičský průkaz, i když nemají zrakovou ostrost odpovídající požadavkům stanoveným v této směrnici pro řidiče této třídy, avšak tuto možnost neposkytuje řidičům patřícím do třídy 2.

86 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba konstatovat, že přezkum otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost přílohy III bodu 6.4 směrnice 2006/126 z hlediska článku 20, čl. 21 odst. 1 nebo článku 26 Listiny.

K nákladům řízení

87 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

Přezkum otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost přílohy III bodu 6.4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech, ve znění směrnice Komise 2009/113/ES ze dne 25. srpna 2009, z hlediska článku 20, čl. 21 odst. 1 nebo článku 26 Listiny základních práv Evropské unie.

Podpisy.