Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 22ας Μαΐου 2014*

«Προδικαστική παραπομπή — Μεταφορές — Οδηγία 2006/126/ΕΚ — Παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6.4 — Κύρος — Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 — Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία — Άδεια οδήγησης — Σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος — Ελάχιστες προδιαγραφές — Οπτική οξύτητα — Ίση μεταχείριση — Δεν υφίσταται δυνατότητα παρεκκλίσεως — Αναλογικότητα»

Στην υπόθεση C-356/12,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Γερμανία) με απόφαση της 5ης Ιουλίου 2012, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Ιουλίου 2012, στο πλαίσιο της δίκης

Wolfgang Glatzel

κατά

Freistaat Bayern,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász, A. Rosas (εισηγητή), D. Šváby και C. Vajda, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: M. Aleksejev, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 20ής Ιουνίου 2013,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο W. Glatzel, εκπροσωπούμενος από τον E. Giebler, Rechtsanwalt,

— το Freistaat Bayern, εκπροσωπούμενο από τον M. Niese,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze και την K. Petersen,

— το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τους A. Τρουπιώτη και P. Schonard,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τις E. Karlsson, R. Wiemann και Z. Kupčová,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. Braun και την J. Hottiaux,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 18ης Ιουλίου 2013,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά τη συμβατότητα του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403, σ. 18, και διορθωτικό ΕΕ 2009, L 19, σ. 67), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Αυγούστου 2009 (ΕΕ L 223, σ. 31, στο εξής: οδηγία 2006/126), με τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης), ο οποίος αφορά τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη σωματική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος όσον αφορά την οπτική οξύτητα.

2 Το ερώτημα αυτό υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του W. Glatzel και του Freistaat Bayern ως προς την απόφαση με την οποία δεν χορηγήθηκε στον W. Glatzel άδεια οδήγησης για οχήματα των κατηγοριών C1 και C1E, όπως καθορίζονται στην οδηγία 2006/126, με την αιτιολογία ότι η οπτική οξύτητα που έχει στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση δεν ανέρχεται στο απαιτούμενο ελάχιστο επίπεδο του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας αυτής.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Στο στοιχείο ε′ του προοιμίου της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2010/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ 2010, L 23, σ. 35, στο εξής: Σύμβαση του ΟΗΕ για την αναπηρία), ορίζεται ότι:

«Τα συμβαλλόμενα κράτη της παρούσας Συμβάσεως,

[…]

ε) αναγνωρίζοντας ότι η αναπηρία είναι έννοια που εξελίσσεται και είναι αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης ανάμεσα στα άτομα με μειωμένες δυνατότητες και στα συμπεριφορικά και περιβαλλοντικά εμπόδια που δυσχεραίνουν την πλήρη, πραγματική και ισότιμη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνία».

4 Κατά το άρθρο 1, της Συμβάσεως αυτής, με τίτλο «Αντικείμενο»:

«Ο σκοπός της παρούσας σύμβασης είναι η προώθηση, προστασία και διασφάλιση της πλήρους και ισότιμης απόλαυσης όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών από όλα τα άτομα με αναπηρία και η προάσπιση του σεβασμού της έμφυτης αξιοπρέπειάς τους.

Στα άτομα με αναπηρία περιλαμβάνονται τα άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, ψυχικές, νοητικές ή αισθητηριακές αναπηρίες, οι οποίες, σε συνδυασμό με διάφορα εμπόδια, μπορεί να δυσχεραίνουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία σε ισότιμη βάση με τα άλλα άτομα.»

5 Το άρθρο 2 της εν λόγω Συμβάσεως, με τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει:

«Για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης:

[...]

Ο όρος "διάκριση λόγω αναπηρίας" δηλώνει κάθε διάκριση, αποκλεισμό ή περιορισμό λόγω αναπηρίας, που έχει ως στόχο ή αποτέλεσμα να ελαττώνει ή να ακυρώνει την αναγνώριση, την απόλαυση ή την άσκηση, σε ισότιμη βάση με τα άλλα άτομα, όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών στον πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, πολιτισμικό ή κάθε άλλο τομέα. Περιλαμβάνει όλες τις μορφές διακρίσεων, ακόμη και την άρνηση εύλογης διευκόλυνσης·

[...]».

6 Το άρθρο 4 της Συμβάσεως του ΟΗΕ για την αναπηρία, με τίτλο «Γενικές υποχρεώσεις», ορίζει:

«1. Τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν να διασφαλίζουν και να προωθούν την πλήρη ικανοποίηση όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών για όλα τα άτομα με αναπηρία, χωρίς καμία μορφής διάκριση λόγω αναπηρίας. Για τον σκοπό αυτό, τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν τη δέσμευση:

α) να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα νομοθετικά, διοικητικά και άλλα μέτρα για την άσκηση των δικαιωμάτων που αναγνωρίζονται από την παρούσα σύμβαση·

β) να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των νομοθετικών, για να τροποποιήσουν ή να καταργήσουν υφιστάμενους νόμους, κανονισμούς, συνήθειες και πρακτικές που συνιστούν διάκριση σε βάρος των ατόμων με αναπηρία·

γ) να εντάσσουν το ζήτημα της προστασίας και προώθησης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία σε όλες τις πολιτικές και τα προγράμματά τους·

δ) να απέχουν από κάθε πράξη ή πρακτική που δεν συμβιβάζεται με την παρούσα σύμβαση και να διασφαλίζουν ότι οι δημόσιες αρχές και οι οργανισμοί ενεργούν σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση·

ε) να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εξάλειψη των διακρίσεων λόγω αναπηρίας εκ μέρους κάθε προσώπου, οργανισμού ή ιδιωτικής επιχείρησης·

[...]».

7 Κατά το άρθρο 5 της Συμβάσεως αυτής, με τίτλο «Ισότητα και απαγόρευση διακρίσεων»:

«1. Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι όλα τα άτομα είναι ίσα ενώπιον και βάσει του νόμου και δικαιούνται ίση προστασία και ίση κάλυψη του νόμου χωρίς καμία διάκριση.

2. Τα συμβαλλόμενα κράτη απαγορεύουν κάθε διάκριση λόγω αναπηρίας και εγγυώνται στα άτομα με αναπηρία ισότιμη και αποτελεσματική νομική προστασία από κάθε μορφής διάκριση.

3. Για την προάσπιση της ισότητας και την εξάλειψη των διακρίσεων, τα συμβαλλόμενα κράτη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την παροχή εύλογων διευκολύνσεων.

4. Ειδικά μέτρα που είναι απαραίτητα για να επιταχυνθεί ή να επιτευχθεί στην πράξη η ισότητα των ατόμων με αναπηρία δεν θεωρείται ότι συνιστούν διάκριση βάσει των όρων της παρούσας σύμβασης.»

8 Το άρθρο 27, της εν λόγω Συμβάσεως, με τίτλο «Εργασία και απασχόληση», στην παράγραφο 1, στοιχείο α', ορίζει:

«Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία να εργάζονται σε ισότιμη βάση με τα άλλα άτομα. Αυτό περιλαμβάνει και το δικαίωμα να κερδίζουν τα προς το ζην με εργασία την οποία επιλέγουν ή αποδέχονται ελεύθερα στην αγορά εργασίας και σε εργασιακό περιβάλλον ανοικτό, δεκτικό και προσβάσιμο στα άτομα με αναπηρία. Τα συμβαλλόμενα κράτη διασφαλίζουν και προωθούν την άσκηση του δικαιώματος στην εργασία και για τα άτομα που αποκτούν αναπηρία κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα, περιλαμβανομένων των νομοθετικών, που μεταξύ άλλων έχουν ως στόχο:

α) να απαγορεύσουν τις διακρίσεις λόγω αναπηρίας όσον αφορά τα ζητήματα που σχετίζονται με όλες τις μορφές απασχόλησης, περιλαμβανομένων των όρων πρόσληψης και απασχόλησης, διατήρησης της απασχόλησης, επαγγελματικής ανέλιξης και συνθηκών ασφαλούς και υγιεινής εργασίας».

Το δίκαιο της Ένωσης

9 Κατά την αιτιολογική σκέψη 8 της οδηγίας 2006/126:

«Προκειμένου να υπάρξει ανταπόκριση στις επιτακτικές ανάγκες της οδικής ασφάλειας, είναι αναγκαίος ο καθορισμός ελάχιστων προϋποθέσεων για τη χορήγηση της αδείας οδηγήσεως. Θα πρέπει να εναρμονισθούν οι κανόνες οι σχετικοί με τις εξετάσεις στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται οι οδηγοί. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να προσδιορισθούν οι γνώσεις, τα προσόντα και η συμπεριφορά που συνδέονται με την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, επίσης δε να καταρτισθούν οι εξετάσεις οδήγησης με βάση τις έννοιες αυτές και να επανακαθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας κατά την οδήγηση των οχημάτων αυτών.»

10 Κατά την αιτιολογική σκέψη 14 της οδηγίας αυτής:

«Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις ώστε να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με σωματική αναπηρία.»

11 Η αιτιολογική σκέψη 19 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει:

«Θα πρέπει να επιτραπεί στην Επιτροπή να προβαίνει σε προσαρμογή των Παραρτημάτων I έως VI στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.»

12 Το άρθρο 4, της οδηγίας 2006/126, με τίτλο «Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας», ορίζει:

«1. Η άδεια οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παρέχει δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών που ορίζονται κατωτέρω. [...]

[...]

4. Αυτοκίνητα:

[...]

δ) κατηγορία C1:

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg όχι όμως τα 7 500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ, το πολύ, επιβατών εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

ε) κατηγορία C1E:

— με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg·

— με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, τα σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg·

— το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών[, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου καθώς και την οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου] [(ΕΕ L 226, σ. 4)]·

[...]».

13 Κατά το άρθρο 7, της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Χορήγηση, ισχύς και ανανέωση»:

«1. Η άδεια οδήγησης χορηγείται μόνο σε όσους υποψηφίους:

α) έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων και πληρούν τις απαιτήσεις υγείας σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων II και III·

[...]

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης τη στιγμή της λήξης της διοικητικής της ισχύος υπόκειται στα ακόλουθα:

α) σε συνεχή εκπλήρωση των ελάχιστων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης που περιγράφονται στο παράρτημα III για τις άδειες οδήγησης των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E· [...]

[...]».

14 Το άρθρο 8 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο», ορίζει:

«Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων I έως VI, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2.»

15 Κατά το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/126, το οποίο φέρει τον τίτλο «Επιτροπή»:

«1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την άδεια οδήγησης.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.»

16 Το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126 αφορά τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη σωματική και τη διανοητική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, περιλαμβανομένων των σχετικών με την όραση απαιτήσεων. Για τους σκοπούς του παραρτήματος αυτού, οι οδηγοί κατατάσσονται σε δύο ομάδες, ήτοι στην ομάδα 1 στην οποία περιλαμβάνονται οι οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1 καθώς και BE, και στην ομάδα 2 που συγκεντρώνει τους οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 καθώς και D1E.

17 Όσον αφορά τις σχετικές με την όραση ιατρικές εξετάσεις, το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126 προβλέπει τα εξής:

«6. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση άδειας οδήγησης υποβάλλεται στις ενδεδειγμένες εξετάσεις ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτει επαρκή οπτική οξύτητα για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Σε περίπτωση βάσιμων αμφιβολιών όσον αφορά την επάρκεια όρασης του υποψηφίου, ο τελευταίος εξετάζεται από αρμόδια ιατρική αρχή. Κατά την εξέταση αυτή παρέχεται ιδιαίτερη προσοχή στην οπτική οξύτητα, στο οπτικό πεδίο, στην όραση σε ημίφως, στην ευαισθησία σε θάμβος και σε αντίθεση, στη διπλωπία και σε άλλες οπτικές παραμέτρους που μπορεί να είναι σημαντικές για την ασφαλή οδήγηση.

Όσον αφορά οδηγούς της ομάδας 1, είναι δυνατόν να εξετάζεται το ενδεχόμενο χορήγησης άδειας σε “εξαιρετικές περιπτώσεις”, έστω και αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές σχετικά με το οπτικό πεδίο ή προδιαγραφές σχετικά με την οπτική οξύτητα. Στις περιπτώσεις αυτές ο οδηγός πρέπει να υποβληθεί σε εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, ώστε να αποδείξει ότι δεν υφίσταται άλλη διαταραχή της οπτικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων της ευαισθησίας σε θάμβος και σε αντίθεση και της όρασης σε ημίφως. Επίσης, ο υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας πρέπει να υποβληθεί από αρμόδια αρχή σε πρακτική δοκιμασία με θετική έκβαση.

Ομάδα 1:

6.1. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης πρέπει, όταν χρησιμοποιεί ταυτοχρόνως και τους δύο οφθαλμούς, να διαθέτει διοφθαλμική οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς.

Επιπλέον, το οριζόντιο οπτικό πεδίο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 120 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 50 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 20 μοίρες άνω και κάτω. Δεν πρέπει να υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 20 μοιρών κεντρικά.

Εφόσον διαγνωστεί ή δηλωθεί προϊούσα οφθαλμική πάθηση, είναι δυνατή η έκδοση ή ανανέωση αδειών οδήγησης, υπό τον όρο ότι ο υποψήφιος θα υφίσταται τακτικά εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή.

6.2. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης που πάσχει από ολική λειτουργική απώλεια όρασης στον ένα οφθαλμό ή που χρησιμοποιεί μόνο ένα οφθαλμό (παραδείγματος χάρη σε περίπτωση διπλωπίας) πρέπει να έχει οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να βεβαιώνει ότι αυτή η

κατάσταση μονόφθαλμης όρασης προϋπάρχει επί επαρκώς μακρό χρόνο ώστε να επιτρέπει την προσαρμογή και ότι το οπτικό πεδίο για αυτό τον οφθαλμό πληροί την απαίτηση τ[ου σημείου] 6.1.

6.3. Μετά από διπλωπία που εκδηλώθηκε πρόσφατα ή μετά από την απώλεια όρασης σε έναν οφθαλμό, πρέπει να προβλεφθεί επαρκής χρόνος προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά τη διάρκεια του οποίου δεν επιτρέπεται η οδήγηση. Μετά από αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.

Ομάδα 2:

6.4. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης διαθέτει οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,8 για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Εάν για να επιτευχθούν οι τιμές 0,8 και 0,1 χρησιμοποιούνται διορθωτικοί φακοί, η ελάχιστη οξύτητα (0,8 και 0,1) πρέπει να επιτυγχάνεται είτε με ομματοϋάλια ισχύος όχι μεγαλύτερης από οκτώ διοπτρίες είτε με φακούς επαφής. Η διόρθωση πρέπει να είναι ικανοποιητικά ανεκτή.

Επιπλέον, με τους δύο οφθαλμούς το οριζόντιο οπτικό πεδίο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 160 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 70 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 30 μοίρες άνω και κάτω. Δεν πρέπει να υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 30 μοιρών κεντρικά.

Δεν εκδίδονται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης για υποψήφιους ή για οδηγούς που πάσχουν από δυσλειτουργική ευαισθησία σε αντίθεση ή από διπλωπία.

Μετά από ουσιώδη απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, πρέπει να προβλέπεται κατάλληλο χρονικό διάστημα προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά το οποίο το συγκεκριμένο άτομο δεν επιτρέπεται να οδηγεί. Αφού παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.»

18 Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.3, της οδηγίας 2006/126, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν διατάξεις για την εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω παραρτήματος για τους οδηγούς της ομάδας 2 στους οδηγούς οχημάτων που υπάγονται στην κατηγορία Β και χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησής τους για επαγγελματικούς σκοπούς (ταξί, ασθενοφόρα κ.λπ.).

19 Εξάλλου, κατά το σημείο 5 του ιδίου παραρτήματος, όσον αφορά την ομάδα 2, κατά τη χορήγηση ή για κάθε μεταγενέστερη ανανέωση άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την τήρηση αυστηρότερων κανόνων από αυτούς που προβλέπει το εν λόγω παράρτημα.

Το γερμανικό δίκαιο

20 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του γερμανικού νόμου περί οδικής κυκλοφορίας (Straßenverkehrsgesetz), όπως δημοσιεύθηκε στις 5 Μαρτίου 2003 (*BGBl.* 2003 I, σ. 310, και διορθωτικό σ. 919) και τροποποιήθηκε τελευταίως με το άρθρο 2, παράγραφος 118, του νόμου της 22ας Δεκεμβρίου 2011 (*BGBl.* I, 3044/2011, στο εξής: StVG), έχει ως εξής:

«Η άδεια οδηγήσεως δύναται να χορηγηθεί για την εν λόγω κατηγορία, όταν ο υποψήφιος

[...]

3. είναι ικανός για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων,

[...]».

21 Το άρθρο 2, παράγραφος 4, πρώτη περίοδος, του StVG καθορίζει την έννοια της «ικανότητας» ως εξής:

«Δύναται να οδηγεί μηχανοκίνητα οχήματα κάθε πρόσωπο το οποίο έχει τις απαιτούμενες συναφώς φυσικές και διανοητικές ικανότητες και δεν έχει διαπράξει σοβαρές ή επαναλαμβανόμενες παραβάσεις των διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας ή ποινικών διατάξεων.»

22 Η κανονιστική απόφαση περί της προσβάσεως των προσώπων στην οδική κυκλοφορία (κανονιστική απόφαση για την άδεια οδήγησης) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)], της 13ης Δεκεμβρίου 2010, όπως τροποποιήθηκε τελευταίως από την κανονιστική απόφαση της 26ης Ιουνίου 2012 (*BGBl.* 2012 I, σ. 1394), καθορίζει τις ακριβείς απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται για να αναγνωρισθεί ένα πρόσωπο ικανό για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων.

23 Όσον αφορά την όραση, το άρθρο 12, παράγραφος 1, της κανονιστικής αυτής αποφάσεως ορίζει:

«Για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, η όραση του υποψηφίου πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6».

24 Το παράρτημα 6, σημείο 2.2.1, της εν λόγω κανονιστικής αποφάσεως προβλέπει:

«Κεντρική οπτική οξύτητα κατά τη διάρκεια της ημέρας:

Πρέπει να διορθώνεται, καθόσον η διόρθωση αυτή είναι δυνατή και ικανοποιητικά ανεκτή, κάθε αδυναμία στην όραση, τηρουμένων των εξής ελάχιστων τιμών οπτικής οξύτητας, ήτοι οξύτητα για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση ή διοφθαλμική οξύτητα όρασης 0,8 και οξύτητα για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση 0,5.

[...]

Σε ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις, λαμβανομένης υπόψη της εμπειρίας οδηγήσεως και χρήσεως του οχήματος, η οπτική οξύτητα του οφθαλμού με τη λιγότερο καλή όραση μπορεί να είναι χαμηλότερη του 0,5 για τις κατηγορίες C, EK, C1, C1E, χωρίς ωστόσο να είναι χαμηλότερη του 0,1. Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται οφθαλμολογική εξέταση.»

Το ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

25 Με δικαστική απόφαση του Απριλίου του 2010, αφαιρέθηκε από τον W. Glatzel, γεννηθέντα το 1959, η άδεια οδήγησης διότι οδηγούσε υπό την επήρεια μέθης.

26 Με διοικητική απόφαση του Νοεμβρίου του 2010, το Landratsamt Schwandorf έκανε εν μέρει δεκτό το αίτημα του W. Glatzel χορηγώντας του νέα άδεια οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων που εμπίπτουν, μεταξύ άλλων, στις κατηγορίες A, A1 και BE, όπως καθορίζονται με την οδηγία 2006/126, καθώς και αυτών που εμπίπτουν σε ορισμένες εθνικές κατηγορίες οι οποίες παρέχουν το δικαίωμα οδήγησης ποδηλάτων με βοηθητικό κινητήρα, ελαφρών μοτοποδηλάτων και ελαφρών οχημάτων με κινητήρα μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ίσης προς 45 km/h καθώς και ελκυστήρες τοποθέτησης τροχαίου υλικού ή γεωργικούς ελκυστήρες με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα ίση προς 25 km/h και 32 km/h, αντιστοίχως.

27 Αντιθέτως, με την ίδια απόφαση, δεν χορηγήθηκε στον W. Glatzel νέα άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E, δηλαδή, κυρίως για βαρέα φορτηγά οχήματα. Το Landratsamt Schwandorf αιτιολόγησε την άρνηση αυτή καθόσον από οφθαλμολογική εξέταση προέκυψε ότι έπασχε από αμβλυωπία του ενός οφθαλμού, συνεπαγόμενη σημαντική λειτουργική μείωση της όρασης του ενός

οφθαλμού. Ενώ έχει κεντρική οξύτητα όρασης 1,0 στον αριστερό οφθαλμό —όπερ σημαίνει ότι η οξύτητα αυτή είναι πλήρης— και η διοφθαλμική οξύτητα όρασης ανέρχεται επίσης στον ίδιο βαθμό, ο W. Glatzel, κατά την εξέταση, ήταν ικανός να αντιληφθεί από τον δεξί οφθαλμό μόνον τις κινήσεις του χεριού. Συνεπώς, η οξύτητα της όρασης του δεξιού οφθαλμού του W. Glatzel δεν πληρούσε τις προβλεπόμενες από τη γερμανική νομοθεσία προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας οδήγησης για τις δύο αυτές τελευταίες κατηγορίες.

28 Σε συνέχεια άκαρπης ενστάσεως κατά της αρνητικής αυτής αποφάσεως, ο W. Glatzel άσκησε προσφυγή ενώπιον του Verwaltungsgericht Regensburg (διοικητικό δικαστήριο του Regensbourg). Δεδομένου ότι το δικαστήριο αυτό απέρριψε την προσφυγή του, ο W. Glatzel άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.

29 Το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof διέταξε τη διεξαγωγή αποδείξεων και ζήτησε, μεταξύ άλλων, έκθεση πραγματογνωμοσύνης από οφθαλμολογική υπηρεσία για να διαπιστώσει την τρέχουσα κατάσταση της όρασης του W. Glatzel και να αποφανθεί αν, και σε ποιο βαθμό, ο W. Glatzel δύναται να αντισταθμίσει τους υπάρχοντες οπτικούς περιορισμούς, εν προκειμένω όσον αφορά τη χωρική όραση, και αν οι εν λόγω ικανότητες αντισταθμίσεως συντρέχουν ανεξαρτήτως της θελήσεώς του. Περαιτέρω, το αιτούν δικαστήριο επεδίωξε να διευκρινιστεί, με άλλη έκθεση πραγματογνωμοσύνης, αν, από επιστημονικής απόψεως, υφίστανται βάσιμοι λόγοι για τη μη χορήγηση άδειας οδήγησης οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E σε πρόσωπα με όραση μόνον στον έναν οφθαλμό οφειλόμενη σε ανατομικούς ή λειτουργικούς λόγους, ακόμα και αν αποδεικνύεται ότι τα πρόσωπα αυτά είναι ικανά να αντισταθμίζουν επαρκώς τις ενδεχόμενες αλλοιώσεις της όρασής τους. Το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof ζητεί επίσης να διευκρινιστεί ποιες είναι οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει, ενδεχομένως, να πληρούνται ώστε η οδήγηση, εκ μέρους των προσώπων αυτών, οχημάτων των εν λόγω κατηγοριών να μη συνεπάγεται καμία πρόσθετη απειλή για την οδική ασφάλεια σε σχέση με τα πρόσωπα των οποίων η όραση δεν έχει καμία αλλοίωση.

30 Εξάλλου, κατά τη συνεδρίαση που έλαβε χώρα ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, οι εμπειρογνώμονες παρατήρησαν ότι είναι πιθανή τυχόν απώλεια της όρασης του ενός οφθαλμού όταν το οικείο πρόσωπο οδηγεί όχημα των κατηγοριών C1 και C1E, καθώς και ότι η εν λόγω απώλεια όρασης μπορεί να επέλθει τόσο αιφνίδια ώστε ο οδηγός να χρειάζεται την εναπομένουσα οπτική οξύτητα του 0,1 που διαθέτει στον έτερο οφθαλμό για να είναι σε θέση να ακινητοποιήσει στο ακραίο τμήμα της οδού το όχημα που οδηγεί.

31 Βάσει των ούτως συλλεγεισών πληροφοριών, το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof κρίνει ότι πρέπει να γίνει δεκτό το αίτημα του W. Glatzel, ήτοι να ακυρωθούν οι διοικητικές αποφάσεις καθώς και η απόφαση του Verwaltungsgericht Regensburg και να του χορηγηθεί άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες C1 και C1E. Συγκεκριμένα, το δικαστήριο αυτό κρίνει ότι δεν υφίσταται λόγος απαγορεύσεως της οδηγήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών αυτών σε άτομα με οξύτητα όρασης κάτω του 0,1 στον έναν οφθαλμό, εφόσον, πρώτον, πρόκειται για άτομα που διαθέτουν διοφθαλμική όραση, δεύτερον, το διοφθαλμικό οπτικό πεδίο των ατόμων αυτών πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, και, τρίτον, τα εν λόγω άτομα έχουν μάθει να αντισταθμίζουν πλήρως τη χωρική όραση που τους λείπει.

32 Επί του τελευταίου αυτού σημείου, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι πρόσωπο με πλημμελή χωρική όραση προσαρμόζεται στην έλλειψη αυτή όταν εμφανίζεται κατά τη διάρκεια της ζωής του, το αργότερο μέχρι της ηλικίας των έξι μηνών. Εξάλλου, η προσαρμογή αυτή, η οποία δεν εξαρτάται από το κατά πόσον ο ενδιαφερόμενος εξασκείται εκουσίως σε ορισμένες συμπεριφορές, είναι εφικτή, κατά μείζονα λόγο, όταν ένα πρόσωπο αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα όρασης στον έναν οφθαλμό εκ γενετής, όπως στην περίπτωση του W. Glatzel. Επομένως, η απαίτηση του παραρτήματος III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, σύμφωνα με την οποία οι οδηγοί της ομάδας 2 πρέπει να έχουν ελάχιστη οπτική οξύτητα 0,1, δεν στηρίζεται στην αντιστάθμιση της ελλείψεως χωρικής οράσεως των οικείων προσώπων, αλλά στη δυνατότητα οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος των κατηγοριών αυτών

να αντιδράσει σε περίπτωση αιφνίδιας απώλειας της οπτικής ικανότητας του οφθαλμού με την καλύτερη όραση κατά τη διάρκεια οδήγησης και να ακινητοποιήσει το εν λόγω όχημα στο ακραίο τμήμα της οδού χρησιμοποιώντας την εναπομένουσα όραση που διαθέτει.

33 Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι η απαίτηση της εναπομένουσας αυτής οπτικής οξύτητας για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση δικαιολογείται αντικειμενικώς μόνον όσον αφορά πρόσωπα τα οποία δεν διαθέτουν διοφθαλμική όραση ή των οποίων το διοφθαλμικό οπτικό πεδίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126. Αντιθέτως, πρόσωπο, όπως ο W. Glatzel, το οποίο διαθέτει φυσιολογικό οπτικό πεδίο και τα προβλήματα του όρασης επηρεάζουν κυρίως την κεντρική οπτική του οξύτητα, μπορεί να αντιλαμβάνεται τα αντικείμενα που εμφανίζονται στο περιφερειακό οπτικό πεδίο του ουσιαστικώς κατά τον ίδιο τρόπο με πρόσωπο που έχει φυσιολογική όραση και, επομένως, είναι σε θέση να ακινητοποιήσει το μηχανοκίνητο όχημα που οδηγεί ακόμα και αν χρησιμοποιεί μόνον την εναπομένουσα όρασή του. Το αιτούν δικαστήριο προσθέτει ότι είναι εξαιρετικώς σπάνιο οι οδηγοί βαρέων οχημάτων να απολέσουν την όραση του ενός οφθαλμού τόσο αιφνιδίως ώστε να πρέπει να χρησιμοποιήσουν αποκλειστικώς την εναπομένουσα όραση που διαθέτουν στον άλλο οφθαλμό για να ακινητοποιήσουν το όχημα.

34 Το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof κρίνει ότι η απαίτηση του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 θίγει τα θεμελιώδη δικαιώματα που διασφαλίζονται στα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη, τα οποία αφορούν την ισότητα έναντι του νόμου, την απαγόρευση των διακρίσεων λόγω αναπηρίας και την ένταξη των ατόμων με αναπηρίες, αντιστοίχως.

35 Ειδικότερα, η αδυναμία προσώπων όπως ο W. Glatzel να έχουν πρόσβαση σε επαγγελματικές δραστηριότητες των οποίων η άσκηση εξαρτάται, κατά νόμο ή στην πράξη, από την προϋπόθεση να έχουν άδεια οδήγησης οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E αποτελεί δυσμενή διάκριση λόγω αναπηρίας του οικείου προσώπου. Εξάλλου, οι διαφορές που υφίστανται μεταξύ των απαιτήσεων του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126, σχετικά με την οπτική οξύτητα των υποψηφίων για τη χορήγηση ή ανανέωση άδειας οδήγησης αναλόγως του αν εμπίπτουν στην ομάδα 1 ή στην ομάδα 2, στοιχειοθετούν παραβίαση της ίσης μεταχειρίσεως. Εν πάση περιπτώσει, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι η απαίτηση οπτικής οξύτητας τουλάχιστον 0,1 δεν δικαιολογείται σε ορισμένες περιπτώσεις και μια εναλλακτική και αναλογικότερη λύση έγκειται στη δυνατότητα ατομικής εξετάσεως με σκοπό να εξακριβωθεί η ικανότητα οδήγησης οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E από άτομο με αμβλυωπία, όπως οι οδηγοί της ομάδας 1 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126.

36 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bayerischer Verwaltungsgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Συνάδει το σημείο 6.4 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126[…] με τα άρθρα 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του [Χάρτη], δεδομένου ότι η διάταξη αυτή, χωρίς να προβλέπει δυνατότητα εξαιρέσεως, επιτάσσει οι υποψήφιοι για τη χορήγηση ή ανανέωση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1 και C1E να έχουν οξύτητα όρασης τουλάχιστον 0,1 στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, ακόμη και αν τα άτομα αυτά διαθέτουν οπτική ικανότητα και φυσιολογικό οπτικό πεδίο και από τους δύο οφθαλμούς;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

37 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να κρίνει το κύρος του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, το οποίο αφορά τις ελάχιστες προδιαγραφές όρασης για τους οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E, ήτοι κυρίως των βαρέων οχημάτων, υπό το πρίσμα των άρθρων 20, 21, παράγραφος 1, και 26 του Χάρτη που αφορούν την ισότητα έναντι του νόμου, την απαγόρευση των διακρίσεων λόγω αναπηρίας και την ένταξη των ατόμων με αναπηρίες, αντιστοίχως.

38 Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι η απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι οδηγοί των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E πρέπει να διαθέτουν οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,1 στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση συνιστά δυσμενή διάκριση λόγω αναπηρίας σε βάρος των προσώπων που δεν έχουν τέτοια οπτική οξύτητα, καθόσον τα πρόσωπα αυτά διαθέτουν διοφθαλμική όραση καθώς και επαρκές για τους δύο οφθαλμούς οπτικό πεδίο. Τέτοιου είδους απαίτηση οπτικής οξύτητας δεν συνάδει ούτε με την αρχή της εντάξεως των ατόμων με αναπηρία και προσκρούει στη Σύμβαση του ΟΗΕ για την αναπηρία.

39 Εξάλλου, το εν λόγω δικαστήριο διαπιστώνει ότι, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6, της οδηγίας 2006/126, στους οδηγούς της ομάδας 1, ήτοι στους οδηγούς ελαφρύτερων μηχανοκίνητων οχημάτων, μπορεί να χορηγηθεί άδεια οδήγησης σε «εξαιρετικές περιπτώσεις» ακόμα και αν δεν πληρούν τις σχετικές με το οπτικό πεδίο και την οπτική οξύτητα προδιαγραφές. Αντιθέτως, στους οδηγούς της ομάδας 2, περιλαμβανομένων αυτών που ζητούν άδεια οδήγησης για τις κατηγορίες οχημάτων C1 και C1E, οι οποίοι διαθέτουν οπτική οξύτητα χαμηλότερη του 0,1 στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, δεν μπορεί να χορηγηθεί άδεια οδήγησης. Επομένως, θίγει το δικαίωμα της ισότητας έναντι του νόμου των εν λόγω οδηγών καθόσον η οδηγία αυτή δεν προβλέπει καμία δυνατότητα ατομικής ιατρικής εξετάσεως, βάσει της οποίας θα μπορούσε να αποδειχθεί ότι, μολονότι οι εν λόγω οδηγοί δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές, δεν καθίσταται επισφαλής η οδήγηση.

40 Για να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν από το αιτούν δικαστήριο ερώτημα, πρέπει, πρώτον, να καθοριστεί αν ο νομοθέτης της Ένωσης έθιξε το δικαίωμα απαγορεύσεως των διακρίσεων, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, όταν θέσπισε το κατώτατο όριο οπτικής οξύτητας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126. Πρέπει επίσης να εξεταστούν τα τυχόν αποτελέσματα της Συμβάσεως του ΟΗΕ για την αναπηρία στη διάταξη αυτή. Δεύτερον, πρέπει να εκτιμηθεί αν το άρθρο 26 του Χάρτη, στο οποίο κατοχυρώνεται η αρχή της εντάξεως των ατόμων με αναπηρία, αντιτίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, του οποίου αμφισβητείται το κύρος. Τρίτον, πρέπει να εξεταστεί εάν το άρθρο 20 του Χάρτη, σύμφωνα με το οποίο όλοι οι άνθρωποι είναι ίσοι έναντι του νόμου, αντιτίθεται στη μη παροχή στους οδηγούς ορισμένων βαρέων οχημάτων της δυνατότητας να αποδείξουν, μέσω ατομικής ιατρικής εξετάσεως, ότι είναι ικανοί να οδηγούν τέτοια οχήματα, ακόμα και αν δεν έχουν ορισμένες από τις απαιτούμενες από την οδηγία 2006/126 σωματικές ικανότητες, ενώ άλλοι οδηγοί ορισμένων άλλων τύπων οχημάτων έχουν τη δυνατότητα αυτή.

Περί της απαγορεύσεως των διακρίσεων σε βάρος ατόμων με αναπηρία, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 21 του Χάρτη

41 Πρέπει να εξεταστεί αν η επίμαχη στην κύρια δίκη ρύθμιση της Ένωσης, η οποία θέτει τις προδιαγραφές για την οπτική οξύτητα των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E, προσκρούει στο άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, σύμφωνα με το οποίο «[α]παγορεύεται κάθε διάκριση ιδίως λόγω [...] αναπηρίας».

42 Συναφώς, πρέπει, κατ' αρχάς, να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη, κάθε περιορισμός στην άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών που αναγνωρίζονται στον Χάρτη πρέπει να προβλέπεται από τον νόμο και να σέβεται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών. Τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, περιορισμοί επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνον εφόσον είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε σκοπούς γενικού ενδιαφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.

43 Η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως αποτελεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 20 του Χάρτη, της οποίας ιδιαίτερη έκφανση είναι η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η εν λόγω γενική αρχή επιβάλλει στον νομοθέτη της Ένωσης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 52, παράγραφος 1, του Χάρτη, να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις ούτε να

αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο διαφορετικές μεταξύ τους καταστάσεις, εκτός αν η διαφορετική αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικώς (βλ., συναφώς, απόφαση Akzo Nobel Chemicals και Akcros Chemicals κατά Επιτροπής, C-550/07 P, EU:C:2010:512, σκέψεις 54 και 55 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται εφόσον στηρίζεται σε αντικειμενικό και εύλογο κριτήριο, δηλαδή εφόσον σχετίζεται με τον νομίμως επιδιωκόμενο από την επίμαχη νομοθεσία σκοπό, η δε διαφορά αυτή είναι ανάλογη προς τον σκοπό που επιδιώκεται σχετικώς (αποφάσεις Arcelor Atlantique et Lorraine κ.λπ., C-127/07, EU:C:2008:728, σκέψη 47, καθώς και Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, σκέψη 77).

44 Στη συνέχεια, όσον αφορά το ιδιαίτερο ζήτημα της διακρίσεως λόγω αναπηρίας, διαπιστώνεται ότι η έννοια της «αναπηρίας» δεν διευκρινίζεται από τον Χάρτη.

45 Με τη νομολογία του σχετικά με την ίση μεταχείριση σε θέματα απασχολήσεως και εργασίας, το Δικαστήριο έκρινε ήδη ότι η «αναπηρία» πρέπει να νοείται, για τους σκοπούς της οδηγίας 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία (ΕΕ L 303, σ. 16), υπό το πρίσμα της Συμβάσεως του ΟΗΕ για την αναπηρία, ως αφορώσα μια μειονεκτικότητα, οφειλόμενη, ιδίως, σε μόνιμη σωματική, διανοητική ή ψυχική πάθηση, η οποία σε συνδυασμό με διάφορους περιορισμούς μπορεί να παρακωλύσει την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή του συγκεκριμένου ατόμου στον επαγγελματικό βίο σε ισότιμη βάση με τους υπόλοιπους εργαζομένους (αποφάσεις HK Danmark, C-335/11 και C-337/11, EU:C:2013:222, σκέψεις 37 έως 39· Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-312/11, EU:C:2013:446, σκέψη 56, καθώς και Z., C-363/12, EU:C:2014:159, σκέψη 76).

46 Υπό τις περιστάσεις αυτές, πρέπει να κριθεί ότι, όσον αφορά το ζήτημα των διακρίσεων λόγω αναπηρίας, το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη απαιτεί από τον νομοθέτη της Ένωσης, ειδικότερα, να μην προβαίνει σε καμία διαφορετική μεταχείριση λόγω μειονεκτικότητας, οφειλόμενης, ιδίως, σε μόνιμη σωματική, διανοητική ή ψυχική πάθηση, η οποία σε συνδυασμό με διάφορους περιορισμούς μπορεί να παρακωλύσει την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή του συγκεκριμένου ατόμου στον επαγγελματικό βίο σε ισότιμη βάση με τα άλλα άτομα, εκτός αν η διαφορετική αυτή μεταχείριση δικαιολογείται αντικειμενικώς.

47 Όσον αφορά τα άτομα τα οποία, όπως ο W. Glatzel, πάσχουν από μόνιμη βλάβη αισθητήριου οργάνου και έχουν οπτική οξύτητα χαμηλότερη του 0,1 στον οφθαλμό με την λιγότερο καλή όραση, επισημαίνεται ότι τα άτομα αυτά δεν πληρούν τις ιατρικής φύσεως απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126 και, επομένως, δεν μπορεί να τους χορηγηθεί άδεια οδήγησης, ιδίως για τις κατηγορίες οχημάτων C1 και C1E. Πάντως, διαπιστώνεται ότι, καίτοι, σύμφωνα με τα πληροφοριακά στοιχεία που προκύπτουν από την απόφαση περί παραπομπής, η οπτική οξύτητα του οφθαλμού του W. Glatzel με τη λιγότερο καλή όραση είναι πολύ χαμηλή, ωστόσο, όταν χρησιμοποιεί τους δύο οφθαλμούς, ο W. Glatzel έχει διοφθαλμική οπτική οξύτητα 1,0, ήτοι «πλήρη» οξύτητα. Συναφώς, το Δικαστήριο δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία για να εκτιμήσει αν η βλάβη αυτή συνιστά «αναπηρία», κατά το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη.

48 Ωστόσο, δεν απαιτείται, για την εκτίμηση του κύρους της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, να καθορισθεί οριστικώς αν, στην υπόθεση της κύριας δίκης, ο W. Glatzel θεωρείται ή όχι ανάπηρος υπό την έννοια της τελευταίας αυτής διατάξεως. Πράγματι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η κατάσταση ατόμου όπως ο W. Glatzel εμπίπτει στην έννοια της «αναπηρίας» του Χάρτη, η διαφορετική μεταχείριση που συνίσταται στη μη χορήγηση σε αυτόν άδειας οδήγησης οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E με την αιτιολογία ότι η οπτική οξύτητά του είναι ανεπαρκής, μπορεί να δικαιολογείται αντικειμενικώς βάσει επιτακτικών λόγων οδικής ασφάλειας.

49 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει, όσον αφορά τη γενική αρχή της ίσης μεταχειρίσεως στο πλαίσιο εξετάσεως λόγων που άπτονται της ηλικίας ή του φύλου, ότι διαφορετική μεταχείριση λόγω χαρακτηριστικού σχετικού με τους λόγους αυτούς, δεν συνιστά διάκριση —ήτοι, παράβαση του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη— όταν, λόγω της φύσεως της

επαγγελματικής δραστηριότητας ή των συνθηκών ασκήσεώς της, το επίδικο χαρακτηριστικό συνιστά ουσιώδες και καθοριστικό επαγγελματικό προσόν, καθόσον ο σκοπός της διαφορετικής αυτής μεταχειρίσεως είναι θεμιτός και η απαίτηση είναι ανάλογη των επιδιωκομένων σκοπών (βλ., συναφώς, όσον αφορά διάκριση λόγω ηλικίας, αποφάσεις Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, σκέψη 35, και Prigge κ.λπ., C-447/09, EU:C:2011:573, σκέψη 66· καθώς και, συναφώς, όσον αφορά τη διάκριση λόγω φύλου, αποφάσεις Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, σκέψη 40, και Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, σκέψη 25).

50 Ομοίως, πρέπει να θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς της υπό κρίση υποθέσεως, η διαφορετική μεταχείριση την οποία υφίσταται πρόσωπο αναλόγως του αν διαθέτει ή όχι την οπτική οξύτητα που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων δεν προσκρούει, κατ' αρχήν, στην απαγόρευση της διακρίσεως λόγω αναπηρίας κατά το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, εφόσον η απαίτηση αυτή ανταποκρίνεται πράγματι σε σκοπό γενικού συμφέροντος, είναι απαραίτητη και δεν συνιστά δυσανάλογη επιβάρυνση.

51 Συναφώς, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί σκοπό γενικού συμφέροντος της Ένωσης (βλ., συναφώς, αποφάσεις van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, σκέψη 19· Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, σκέψη 59· Επιτροπή κατά Φινλανδίας, C-54/05, EU:C:2007:168, σκέψη 40· Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-110/05, EU:C:2009:66, σκέψη 60· Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 σκέψη 50· Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-438/08, EU:C:2009:651, σκέψη 48· Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, σκέψη 26· καθώς και Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, σκέψη 47). Συγκεκριμένα, καθορίζοντας στο παράρτημα III, για τους οδηγούς της ομάδας 2 κατά το παράρτημα αυτό, την ελάχιστη οπτική οξύτητα για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, η οδηγία 2006/126 αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ανταποκρίνεται, επομένως, σε σκοπό γενικού συμφέροντος.

52 Όσον αφορά τον δικαστικό έλεγχο των απαιτήσεων της αρχής της αναλογικότητας σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές περί της οπτικής οξύτητας που είναι απαραίτητη για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, επισημαίνεται ότι, όσον αφορά τις σύνθετες ιατρικές εκτιμήσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, ο νομοθέτης της Ένωσης διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως και ο έλεγχος του Δικαστηρίου πρέπει να περιορίζεται στην εξέταση του αν η εν λόγω εξουσία εκτιμήσεως ενέχει πρόδηλη πλάνη ή αν συντρέχει κατάχρηση εξουσίας ή, περαιτέρω, αν ο νομοθέτης αυτός υπερέβη προδήλως τα όρια της εξουσίας του εκτιμήσεως [βλ., συναφώς, αποφάσεις Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, σκέψη 47· Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, σκέψη 28, και Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, σκέψη 60].

53 Πάντως, δεδομένης της εξουσίας αυτής εκτιμήσεως, ο νομοθέτης της Ένωσης υποχρεούται να θεμελιώσει την επιλογή του σε αντικειμενικά κριτήρια (βλ. απόφαση Vodafone κ.λπ., C-58/08, EU:C:2010:321, σκέψη 53) και σε αυτόν απόκειται να μεριμνήσει για την τήρηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων (βλ., συναφώς, αποφάσεις Volker und Markus Schecke και Eifert, C-92/09 και C-93/09, EU:C:2010:662, σκέψη 46, καθώς και Association belge des Consommateurs Test-Achats κ.λπ., C-236/09, EU:C:2011:100, σκέψη 17).

54 Όσον αφορά τον απαραίτητο χαρακτήρα των ελάχιστων προδιαγραφών στον τομέα της οπτικής ικανότητας των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων, επισημαίνεται ότι είναι ουσιώδες, προς διασφάλιση της οδικής ασφάλειας, τα πρόσωπα στα οποία χορηγείται άδεια οδήγησης να διαθέτουν κατάλληλες σωματικές ικανότητες, μεταξύ άλλων, όσον αφορά την όρασή τους, καθόσον τα σωματικά προβλήματα μπορούν να έχουν σημαντικές συνέπειες (βλ., κατ' αναλογία, όσον αφορά τους χειριστές αεροσκαφών, απόφαση Prigge κ.λπ., EU:C:2011:573, σκέψη 67). Είναι, πράγματι, ευρέως γνωστό ότι η όραση πληροί ουσιώδη λειτουργία για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων και, ως εκ τούτου, όσο μειωμένη είναι η λειτουργία αυτή τόσο περισσότερο πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές με την οδική ασφάλεια απαιτήσεις.

55 Καίτοι επιβάλλεται η απαγόρευση χορηγήσεως άδειας οδηγήσεως σε πρόσωπα των οποίων η οπτική οξύτητα δεν φθάνει ένα συγκεκριμένο κατώτατο όριο και αποτελεί, ασφαλώς, αποτελεσματικό μέσο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποκλείοντας τα εν λόγω πρόσωπα της οδικής κυκλοφορίας, ωστόσο η απαγόρευση αυτή δεν πρέπει να συνιστά δυσανάλογη επιβάρυνση.

56 Επομένως, σε υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης, η αρχή της αναλογικότητας απαιτεί, μεταξύ άλλων, να συνάδει, στο μέτρο του δυνατού, η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως με τις απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας που είναι καθοριστικής σημασίας για τις συνθήκες οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων (βλ., κατ' αναλογία, αποφάσεις Johnston, EU:C:1986:206, σκέψη 38· Sirdar, EU:C:1999:523, σκέψη 26, και Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, σκέψη 23).

57 Συνεπώς, πρέπει να εξετασθεί εάν το παράρτημα III, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126, το οποίο καθορίζει το κατώτατο όριο της οπτικής οξύτητας του 0,1 για τους οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων της ομάδας 2 κατά το παράρτημα αυτό, είναι δυσανάλογο σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

58 Πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ελάχιστες προδιαγραφές περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, που τίθενται στο παράρτημα III της οδηγίας 2006/126, καθορίστηκαν, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 8 της οδηγίας αυτής, για να ανταποκριθούν στις επιταγές της οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ.

59 Η επιτροπή για την άδεια οδήγησης, συσταθείσα βάσει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/126, συνέστησε την ομάδα εργασίας «Οπτική ικανότητα» η οποία δημοσίευσε τον Μάιο του 2005 την έκθεση «New standards for the visual functions of drivers». Σύμφωνα με την έκθεση αυτή, μολονότι οι αυστηρές απαιτήσεις σε θέματα οπτικής ικανότητας εξυπηρετούν καλύτερα τον σκοπό της οδικής ασφάλειας, δεν πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν χωρίς βάσιμο λόγο πρόσωπα από τη δραστηριότητα της οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων, λαμβανομένης υπόψη της πρωταρχικής σημασίας, τόσο από κοινωνικής όσο και οικονομικής απόψεως, που έχει η δραστηριότητα αυτή στη σημερινή κοινωνία.

60 Στην έκθεση αυτή, οι εμπειρογνώμονες της εν λόγω ομάδας εργασίας, ενώ παραδέχθηκαν ότι υπάρχει έλλειψη δεδομένων έρευνας στον τομέα της οπτικής οξύτητας, παρατήρησαν ότι, όσον αφορά τους οδηγούς της ομάδας 2 κατά το παράρτημα III της οδηγίας 2006/126, ήτοι, μεταξύ άλλων, τους οδηγούς βαρέων οχημάτων, το ελάχιστο όριο οπτικής οξύτητας 0,5 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, που απαιτεί η οδηγία αυτή, δεν δικαιολογείται πλέον. Πάντως, η ομάδα εργασίας «Οπτική ικανότητα», ενώ παρατήρησε ότι μολονότι είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι η οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων είναι δραστηριότητα απαιτούσα διοφθαλμική όραση και, επομένως, δεν μπορεί να ισχύσει καμία απαίτηση σχετικά με την οπτική οξύτητα του ενός οφθαλμού για τους οδηγούς της εν λόγω ομάδας 2, έκρινε ότι η αυξημένη ευθύνη των οδηγών της ομάδας 2 συνηγορεί υπέρ της απαιτήσεως, για τους οδηγούς αυτούς, να διαθέτουν έναν «εφεδρικό οφθαλμό» ώστε να μπορούν, ενδεχομένως, να ακινητοποιήσουν το όχημα στο ακραίο τμήμα της οδού χρησιμοποιώντας τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση.

61 Λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις αυτές της ομάδας εργασίας «Οπτική ικανότητα», ο νομοθέτης της Ένωσης τροποποίησε το παράρτημα III της οδηγίας 2006/126 με αποτέλεσμα να μειωθεί η απαιτούμενη ελάχιστη οπτική οξύτητα, όσον αφορά τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση για τους οδηγούς της ομάδας 2 κατά το παράρτημα αυτό από 0,5 σε 0,1. Περαιτέρω, στην έκθεσή της, η ομάδα εργασίας «Οπτική ικανότητα» αναφέρει επακριβώς και τα αποτελέσματα της αμβλυωπίας για τους οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων.

62 Υπό τις περιστάσεις αυτές, προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης τροποποίησε εν επιγνώσει το παράρτημα αυτό και προσπάθησε να περιορίσει κατά το δυνατόν κάθε προσβολή των δικαιωμάτων των προσώπων με πρόβλημα όρασης.

63 Πάντως, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο θεωρεί υπερβολικό ακόμα και το ελάχιστο όριο του 0,1, το οποίο γίνεται δεκτό από την οδηγία 2006/126.

64 Ωστόσο, όσον αφορά τον καθορισμό του κατώτατου αυτού ορίου οπτικής οξύτητας, το οποίο απαιτεί η οδηγία 2006/126, υπενθυμίζεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως όσον αφορά τα σύνθετα ιατρικά ζητήματα, όπως τα σχετικά με την οπτική οξύτητα που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο αυτό, ο δικαστής της Ένωσης δεν μπορεί να υποκαταστήσει με την εκτίμησή του περί των επιστημονικών και τεχνικών πραγματικών στοιχείων την εκτίμηση του νομοθέτη της Ένωσης στον οποίο οι ιδρυτικές Συνθήκες χορήγησαν την εξουσία αυτή (επί του τελευταίου αυτού σημείου, βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση Afton Chemical, EU:C:2010:419, σκέψη 28).

65 Περαιτέρω, η ομάδα εργασίας «Οπτική ικανότητα» σημειώνει, στην έκθεσή της, ότι δεν υπάρχουν επιστημονικές μελέτες σχετικά με πλείονες πτυχές της οπτικής ικανότητας των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων. Συναφώς, υπενθυμίζεται επίσης η νομολογία του Δικαστηρίου κατά την οποία, όταν υφίστανται αμφιβολίες ως προς την ύπαρξη ή τη σημασία των κινδύνων για την υγεία του ανθρώπου, ο νομοθέτης της Ένωσης μπορεί να λαμβάνει μέτρα προστασίας, χωρίς να οφείλει να αναμένει την πλήρη απόδειξη του υποστατού και της σοβαρότητας των εν λόγω κινδύνων (βλ., συναφώς, αποφάσεις Ηνωμένο Βασίλειο κατά Επιτροπής, C-180/96, EU:C:1998:192, σκέψη 99· Επιτροπή κατά Δανίας, C-192/01, EU:C:2003:492, σκέψη 49, καθώς και Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, σκέψη 73).

66 Λαμβανομένης υπόψη της στενής σχέσης μεταξύ της οδικής ασφάλειας και της προστασίας της υγείας των χρηστών του οδικού δικτύου, όταν ο νομοθέτης της Ένωσης προσαρμόζει, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2006/126, τις ελάχιστες προδιαγραφές σε θέματα οπτικής οξύτητας με την επιστημονική και τεχνική πρόοδο, έχει την ευχέρεια, ενώπιον επιστημονικών αμφιβολιών, να ταχθεί υπέρ της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας. Επομένως, το γεγονός ότι ο εν λόγω νομοθέτης, για να μη διακυβεύσει την οδική ασφάλεια, αποφάσισε να μην εξαλείψει κάθε ελάχιστη απαίτηση περί της οπτικής οξύτητας για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση των οδηγών της ομάδας 2 κατά το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας αυτής, δεν προσδίδει στο εν λόγω μέτρο προσαρμογής δυσανάλογο χαρακτήρα.

67 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το γεγονός ότι ο W. Glatzel δεν έλαβε τη ζητηθείσα άδεια οδήγησης μπορεί να αποτελεί δυσμενή διάκριση κατά το άρθρο 2 της Συμβάσεως του ΟΗΕ για την αναπηρία. Από το γράμμα του άρθρου αυτού με τίτλο «Ορισμοί», προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι η διάκριση λόγω αναπηρίας περιλαμβάνει όλες τις μορφές διακρίσεων, περιλαμβανομένης της αρνήσεως εύλογης διευκολύνσεως.

68 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Ένωση, με την απόφαση 2010/48, ενέκρινε τη Σύμβαση του ΟΗΕ για την αναπηρία. Ως εκ τούτου, από την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της Συμβάσεως αυτής, οι διατάξεις της αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της έννομης τάξης της Ένωσης (βλ. αποφάσεις Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, σκέψη 5, και Z., EU:C:2014:159, σκέψη 73). Εξάλλου, από το προσάρτημα στο παράρτημα ΙΙ της αποφάσεως 2010/48 προκύπτει ότι, στον τομέα της προσωπικής κινητικότητας, η οδηγία 2006/126 περιλαμβάνεται μεταξύ των νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν τα ζητήματα τα οποία διέπει η εν λόγω Σύμβαση.

69 Εντούτοις, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεδομένου ότι οι διατάξεις της Συμβάσεως του ΟΗΕ για την αναπηρία εξαρτώνται, ως προς την εφαρμογή ή τα αποτελέσματά τους, από την εκ μέρους των συμβαλλομένων κρατών θέσπιση μεταγενέστερων πράξεων, οι διατάξεις της Συμβάσεως αυτής δεν αποτελούν, από απόψεως περιεχομένου τους, διατάξεις μη περιέχουσες αιρέσεις και αρκούντως ακριβείς επιτρέπουσες έλεγχο της ισχύος της πράξης του δικαίου της Ένωσης υπό το πρίσμα των διατάξεων της εν λόγω Συμβάσεως (βλ., συναφώς, απόφαση Z., EU:C:2014:159, σκέψεις 89 και 90).

70 Πάντως, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η υπεροχή των συναπτομένων από την Ένωση διεθνών συμφωνιών έναντι των διατάξεων του παραγώγου δικαίου απαιτεί η ερμηνεία των τελευταίων να συνάδει, στο μέτρο του δυνατού, προς τις εν λόγω συμφωνίες (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-61/94, EU:C:1996:313, σκέψη 52· HK Danmark, EU:C:2013:222, σκέψη 29, καθώς και Z., EU:C:2014:159, σκέψη 72).

71 Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι το παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 προβλέπει, σαφώς, ότι οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1E πρέπει να έχουν ελάχιστη οπτική οξύτητα 0,1 στον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση. Υπό τις περιστάσεις αυτές, δεν είναι προφανώς δυνατή ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως του παραγώγου δικαίου αποκλίνουσα του σαφούς αυτού κανόνα που θεσπίζει το εν λόγω ελάχιστο όριο.

72 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, θεσπίζοντας τη διάταξη της οποίας το κύρος αμφισβητείται, στάθμισε, αφενός, τις επιταγές της δημόσιας ασφάλειας και, αφετέρου, το δικαίωμα των προσώπων με πρόβλημα όρασης να μην υφίστανται διακρίσεις, κατά τρόπο ο οποίος δεν μπορεί να θεωρηθεί δυσανάλογος σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς.

73 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του υποβληθέντος ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη.

Περί της εντάξεως των ατόμων με αναπηρία η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 26 του Χάρτη

74 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 52, παράγραφοι 5 και 7, του Χάρτη και από τις επεξηγήσεις σχετικά με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων (ΕΕ 2007, C 303, σ. 17) όσον αφορά τα άρθρα 26 και 52, παράγραφος 5, του Χάρτη, η επίκληση του άρθρου 26 του Χάρτη ενώπιον δικαστή γίνεται δεκτή για την ερμηνεία και τον έλεγχο της νομιμότητας των νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που θέτουν σε εφαρμογή την αρχή η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο αυτό, ήτοι την ένταξη των ατόμων με αναπηρία.

75 Όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής αυτής από την οδηγία 2006/126, από την αιτιολογική σκέψη 14 αυτής προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι «θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις ώστε να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με σωματική αναπηρία». Ομοίως, το άρθρο 5, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας καθορίζει τις προϋποθέσεις χορηγήσεως άδειας οδήγησης στους οδηγούς με σωματική αναπηρία, μεταξύ άλλων, όσον αφορά την άδεια οδήγησης για ειδικά προσαρμοσμένα οχήματα.

76 Επομένως, καθόσον η οδηγία 2006/126 αποτελεί νομοθετική πράξη της Ένωσης η οποία θέτει σε εφαρμογή την αρχή του άρθρου 26 του Χάρτη, η διάταξη αυτή μπορεί να τύχει εφαρμογής στην υπόθεση της κύριας δίκης.

77 Εξάλλου, δυνάμει του άρθρου 51, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του Χάρτη, ο νομοθέτης της Ένωσης τηρεί και προάγει την εφαρμογή των αρχών που κατοχυρώνονται με τον Χάρτη. Όσον αφορά την αρχή της εντάξεως των ατόμων με αναπηρία, το άρθρο 26 του Χάρτη ορίζει ότι η Ένωση αναγνωρίζει και σέβεται το δικαίωμα των ατόμων με ειδικές ανάγκες να επωφελούνται μέτρων που θα τους εξασφαλίζουν την αυτονομία, την κοινωνική και επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή στον κοινοτικό βίο.

78 Ως εκ τούτου, μολονότι το άρθρο 26 του Χάρτη επιβάλλει στην Ένωση να αναγνωρίζει και να σέβεται το δικαίωμα των ατόμων με ειδικές ανάγκες να επωφελούνται μέτρων εντάξεως, η αρχή του άρθρου αυτού δεν συνεπάγεται, αντιθέτως, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης υποχρεούται να θεσπίζει το τάδε ή το δείνα ειδικό μέτρο. Συγκεκριμένα, για να παραγάγει πλήρως τα αποτελέσματά του το άρθρο αυτό,

πρέπει να υλοποιηθεί με διατάξεις του δικαίου της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου. Κατά συνέπεια, το εν λόγω άρθρο δεν μπορεί, αφεαυτού, να απονείμει στους ιδιώτες δικαίωμα δυνάμενο να προβληθεί ως τέτοιο (βλ., συναφώς, όσον αφορά το άρθρο 27 του Χάρτη, απόφαση Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, σκέψεις 45 και 47).

79 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα του άρθρου 26 του Χάρτη.

Περί της ισότητας έναντι του νόμου που κατοχυρώνεται στο άρθρο 20 του Χάρτη

80 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, για τους οδηγούς της ομάδας 1 κατά το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126, οι οποίοι δεν πληρούν τις σχετικές προδιαγραφές, μεταξύ άλλων, ως προς την οπτική οξύτητα, η χορήγηση άδειας οδήγησης είναι ωστόσο δυνατή σε «εξαιρετικές περιπτώσεις» αφού ο οδηγός υποβληθεί σε ατομική εξέταση όσον αφορά την ικανότητά του να οδηγεί. Επομένως, το γεγονός ότι η δυνατότητα αυτή δεν προβλέπεται για τους οδηγούς της ομάδας 2, κατά το ίδιο αυτό παράρτημα, μπορεί να συνιστά διαφορετική μεταχείριση αντίθετη προς το άρθρο 20 του Χάρτη.

81 Όπως υπομνήσθηκε στο σημείο 43 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο αυτό, με τίτλο «Ισότητα έναντι του νόμου», έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων, να διασφαλίσει ότι δεν αντιμετωπίζονται διαφορετικά συγκρίσιμες καταστάσεις.

82 Επομένως, πρέπει να εκτιμηθεί εάν, αφενός, η κατάσταση των οδηγών της ομάδας 1 κατά το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/126 και, αφετέρου, η κατάσταση των οδηγών της ομάδας 2 κατά το ίδιο παράρτημα, είναι συγκρίσιμες.

83 Συναφώς, όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 62 των προτάσεών του, ο νομοθέτης της Ένωσης μερίμνησε να δημιουργήσει δύο κατηγορίες οδηγών αναλόγως των διαστάσεων του οχήματος, του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών και των ευθυνών που απορρέουν, συνεπώς, από την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων. Πράγματι, τα χαρακτηριστικά των εν λόγω οχημάτων, όπως το μέγεθος, το βάρος, ή ακόμα οι χειρισμοί των οχημάτων αυτών, δικαιολογούν την ύπαρξη διαφορετικών προϋποθέσεων για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης για τα εν λόγω οχήματα. Κατά συνέπεια, δεν είναι συγκρίσιμες οι καταστάσεις των οδηγών των οχημάτων αυτών.

84 Καθόσον οι εν λόγω καταστάσεις δεν είναι συγκρίσιμες, η διαφορετική μεταχείριση των οικείων καταστάσεων δεν θίγει το δικαίωμα των οδηγών της μιας ή της άλλης ομάδας για «ισότητα έναντι του νόμου», η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 20 του Χάρτη.

85 Επομένως, εφόσον η κατάσταση των οδηγών των ομάδων 1 και 2 δεν είναι συγκρίσιμη, το άρθρο 20 του Χάρτη δεν αντιτίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 6, της οδηγίας 2006/126, στο μέτρο κατά το οποίο το εν λόγω σημείο παρέχει στους οδηγούς της ομάδας 1 τη δυνατότητα να τους χορηγηθεί άδεια οδήγησης σε «εξαιρετικές περιπτώσεις», ακόμα και όταν δεν έχουν οπτική οξύτητα πληρούσα τις απαιτήσεις της οδηγίας αυτής για τους οδηγούς της ομάδας αυτής, αλλά δεν το προβλέπει για τους οδηγούς της ομάδας 2.

86 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126 υπό το πρίσμα των άρθρων 20, 21, παράγραφος 1, ή 26 του Χάρτη.

Επί των δικαστικών εξόδων

87 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαίνεται:

Από την εξέταση του ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του παραρτήματος ΙΙΙ, σημείο 6.4, της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Αυγούστου 2009, υπό το πρίσμα των άρθρων 20, 21, παράγραφος 1, ή 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(υπογραφές)