Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

22. mai 2014*

Eelotsusetaotlus — Transport — Direktiiv 2006/126/EÜ — III lisa punkt 6.4 — Kehtivus — Euroopa Liidu põhiõiguste harta — Artikkel 20, artikli 21 lõige 1 ja artikkel 26 — ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioon — Juhiluba — Mootorsõiduki juhtimiseks vajalik füüsiline ja vaimne sobivus — Miinimumnõuded — Nägemisteravus — Võrdne kohtlemine — Erandi tegemise võimaluse puudumine — Proportsionaalsus

Kohtuasjas C-356/12,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Bayerischer Verwaltungsgerichtshof'i (Saksamaa) 5. juuli 2012. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 27. juulil 2012, menetluses

Wolfgang Glatzel

versus

Freistaat Bayern,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president T. von Danwitz, kohtunikud E. Juhász, A. Rosas (ettekandja), D. Šváby ja C. Vajda,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik M. Aleksejev,

arvestades kirjalikus menetluses ja 20. juuni 2013. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke seisukohti, mille esitasid:

— W. Glatzel, esindaja: *Rechtsanwalt* E. Giebler,

— Freistaat Bayern, esindaja: M. Niese,

— Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja K. Petersen,

— Euroopa Parlament, esindajad: A. Troupiotis ja P. Schonard,

— Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: E. Karlsson, R. Wiemann ja Z. Kupčová,

— Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja J. Hottiaux,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

olles 18. juuli 2013. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, lk 18; ja parandus ELT 2009, L 19, lk 67), muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/113/EÜ (ELT L 223, lk 31; edaspidi „direktiiv 2006/126"), III lisa punkt 6.4 on kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta") artikliga 20, artikli 21 lõikega 1 ja artikliga 26, seoses füüsilise sobivuse miinimumnõuetega mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku nägemisteravuse osas.

2 See eelotsusetaotlus esitati W. Glatzeli ja Freistaat Bayerni vahelises vaidluses selle üle, kas otsus, millega W. Glatzelile keelduti väljastamast C1- ja C1E-kategooria juhiluba, nagu on määratletud direktiivis 2006/126, kuna tema halvemini nägeva silma minimaalne nägemisteravus ei küündinud selle direktiivi III lisa punktis 6.4 sätestatud tasemeni.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni puuetega inimeste õiguste konventsiooni, mis on Euroopa Ühenduse nimel heaks kiidetud 26. novembri 2009. aasta otsusega 2010/48/EÜ (ELT 2010, L 23, lk 35; edaspidi „ÜRO konventsioon"), põhjenduses e on märgitud järgmist:

„Käesoleva konventsiooni osalisriigid,

[…]

e) tunnistades, et puue on ajas muutuv mõiste ning et puue on vaegustega isikute ning suhtumuslike ja keskkondlike takistuste vastasmõju tagajärg, mis takistab nende isikute täielikku ja tõhusat osalemist ühiskonnaelus teistega võrdsetel alustel".

4 Selle konventsiooni artikkel 1 „Eesmärk" sätestab:

„Konventsiooni eesmärk on edendada, kaitsta ja tagada kõigi inimõiguste ja põhivabaduste täielikku ja võrdset teostamist kõigi puuetega inimeste poolt ning edendada lugupidamist nende loomupärase väärikuse suhtes.

Puuetega inimeste mõiste hõlmab isikuid, kellel on pikaajaline füüsiline, vaimne, intellektuaalne või meeleline vaegus, mis võib koostoimes erinevate takistustega tõkestada nende täielikku ja tõhusat osalemist ühiskonnaelus teistega võrdsetel alustel."

5 Nimetatud direktiivi artiklis 2 „Mõisted" on sätestatud:

„Käesolevas konventsioonis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

„diskrimineerimine puude alusel” – puude alusel toimuv mis tahes vahetegemine, välistamine või piiramine, mille eesmärk või tagajärg on kõigi inimõiguste ja põhivabaduste teistega võrdsetel alustel tunnustamise, teostamise või kasutamise tõkestamine või tühistamine poliitika-, majandus-, sotsiaal-, kultuuri-, kodanikuühiskonna või mis tahes muus valdkonnas. See hõlmab kõiki diskrimineerimise vorme, kaasa arvatud põhjendatud ümberkorralduste tegemisest keeldumine;

[...]”.

6 ÜRO konventsiooni artikkel 4 „Üldkohustused” sätestab:

„1. Osalisriigid kohustuvad tagama ja edendama kõigi puuetega inimeste kõigi inimõiguste ja põhivabaduste täielikku teostamist ilma mis tahes diskrimineerimiseta puude alusel. Selle eesmärgi saavutamiseks kohustuvad osalisriigid:

a) rakendama kõiki asjakohaseid seadusandlikke, halduslikke ja muid abinõusid, et tagada käesolevas konventsioonis tunnustatud õiguste teostamine;

b) rakendama kõiki asjakohaseid abinõusid, kaasa arvatud seadusandluses, et muuta või tühistada olemasolevad seadused, määrused, tavad ja praktikad, mis on puuetega inimeste suhtes diskrimineerivad;

c) arvestama puuetega inimeste inimõiguste kaitse ja edendamisega poliitikas ja kõigis programmides;

d) hoiduma mis tahes tegevusest või praktikast, mis ei ole kooskõlas käesoleva konventsiooniga, ning tagama, et ametivõimud ja riiklikud institutsioonid tegutseksid vastavalt käesolevale konventsioonile;

e) rakendama kõiki asjakohaseid abinõusid, et kõrvaldada diskrimineerimine puude alusel kõigi isikute, organisatsioonide ja eraettevõtete tegevusest;

[...]”.

7 Selle konventsiooni artiklis 5 „Võrdsus ja mittediskrimineerimine” on sätestatud:

„1. Osalisriigid tunnistavad, et kõik inimesed on seaduse ees võrdsed ning neil on ilma mingi diskrimineerimiseta õigus võrdsele seadusest tulenevale kaitsele ja soodustusele.

2. Osalisriigid keelustavad mis tahes diskrimineerimise puude alusel ning tagavad puuetega inimestele võrdse ja tõhusa õigusliku kaitse mis tahes alustel toimuva diskrimineerimise eest.

3. Võrdsuse edendamiseks ja diskrimineerimise kõrvaldamiseks astuvad osalisriigid kõiki asjakohaseid samme, et tagada põhjendatud ümberkorralduste tegemine.

4. Konventsiooni mõistes ei loeta diskrimineerimiseks eriabinõusid, mis on vajalikud, et kiirendada puuetega inimeste võrdsuse saavutamist või see tegelikult saavutada.”

8 Nimetatud konventsiooni artikli 27 „Töö ja tööhõive” lõike 1 punkt a sätestab:

„Osalisriigid tunnistavad puuetega inimeste õigust tööle teistega võrdsetel alustel; see hõlmab õigust teenida elatist vabalt valitud või tööturul tunnustatud kutsealal ning õigust puuetega inimestele avatud, kaasavale ja ligipääsetavale töökeskkonnale. Osalisriigid kaitsevad ja edendavad õigust tööle, kaasa arvatud nende isikute puhul, kes on saanud puude töötamise käigus, võttes asjakohaseid samme, sealhulgas ka seadusandluses, et muu hulgas:

a) keelustada puude alusel diskrimineerimine kõigis tööhõivega seotud küsimustes, kaasa arvatud värbamise, palkamise ja töölevõtmise tingimused, töösuhte jätkamine, ametikõrgendused ning ohutud ja tervislikud töötingimused”.

Liidu õigus

9 Direktiivi 2006/126 põhjenduse 8 kohaselt:

„Liiklusohutust silmas pidades tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded. Sõidueksamite ja loa andmise nõudeid tuleb ühtlustada. Selleks tuleks määratleda veokite juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine, võtta sõidueksami ülesehituses neid mõisteid arvesse ning määratleda uuesti veokite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded.”

10 Direktiivi põhjenduses 14 on märgitud:

„Tuleks vastu võtta erisätted, et parandada liikumispuudega isikute võimalusi sõidukit juhtida.”

11 Nimetatud direktiivi põhjendus 19 täpsustab:

„Komisjonil tuleks lubada kohandada I–VI lisa teaduse ja tehnika arenguga.”

12 Direktiivi 2006/126 artikkel 4 „Kategooriad, mõisted ja vanuse alampiirid” sätestab:

„1. Artiklis 1 sätestatud juhiluba annab õiguse juhtida allpool määratletud kategooriate mootorsõidukeid. […]

[...]

4. Veokid:

[...]

d) C1-kategooria:

muud kui D1- või D-kategooria veokid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid mitte üle 7500 kg, ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat; selle kategooria veokeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

e) C1E-kategooria:

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, on autorongide korral, mis koosnevad C1-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;

— ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, on autorongide korral, mis koosnevad B-kategooria vedukist ning selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 3500 kg, tingimusel et veduki ja haagise või poolhaagise lubatud täismass kokku ei ületa 12 000 kg;

— vanuse alampiir C1- ja C1E kategooria puhul 18 aastat, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiivis 2003/59/EÜ (reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta [ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta]) [EÜT L 226; lk 4; ELT eriväljaanne 07/07, lk 441] esitatud selliste sõidukite juhtimist käsitlevate sätete kohaldamist;

[...]".

13 Selle direktiivi artiklis 7 „Juhiloa väljaandmine, kehtivus ja uuendamine" on sätestatud:

„1. Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele:

a) kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele II ja III lisa sätete kohaselt;

[...]

3. Juhiloa uuendamisel halduskehtivuse lõppemise tõttu kohaldatakse järgmisi nõudeid:

a) C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E- kategooria sõiduki juhilubade puhul on III lisas ettenähtud juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded jätkuvalt täidetud; […]

[...]".

14 Nimetatud direktiivi artikkel 8 „Teaduse ja tehnika arenguga kohandamine" sätestab:

„Muudatused, mis on vajalikud I–VI lisa kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 osutatud korras."

15 Direktiivi 2006/126 artikli 9 „Komitee" kohaselt:

„1. Komisjoni abistab juhilubade komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid."

16 Direktiivi 2006/126 III lisa käsitleb mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõudeid, sealhulgas nägemist puudutavad nõuded. Selles lisas liigitatakse sõidukijuhid kahte rühma: 1. rühmas on A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1 ja BE-kategooria sõidukite juhid ja 2. rühma kuuluvad C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhid.

17 Seoses nägemist puudutava arstliku läbivaatusega on direktiivi 2006/126 III lisas ette nähtud järgnev:

„6. Kõik juhiloa taotlejad läbivad asjakohase kontrolli, millega tehakse kindlaks, kas neil on mootorsõidukite juhtimiseks vajalik küllaldane nägemisteravus. Kui on põhjust kahelda, et juhiloa taotleja nägemine ei ole küllaldane, vaadatakse ta läbi pädevas meditsiiniasutuses. Sellel

läbivaatusel pööratakse eelkõige tähelepanu järgmisele: nägemisteravus, vaateväli, nägemine hämaras, pimestamisega kohanemine ja kontrastitundlikkus, diploopia ja muud nägemisfunktsioonid, mis võivad turvalist sõidukijuhtimist mõjutada.

1. rühma sõidukijuhtidele võib erandjuhtudel kaaluda juhiloa andmist, kui vaatevälja ja nägemisteravuse nõuded ei ole täidetud; sellistel juhtudel peaks juht läbima kontrolli pädevas meditsiiniasutuses tõestamaks, et tal ei esine muude nägemisfunktsioonide (sh pimestamisega kohanemise ja kontrastitundlikkuse ning hämaras nägemise) kahjustusi. Juht või juhiloa taotleja peaks edukalt läbima ka pädeva asutuse korraldatava praktilise eksami.

1. rühm:

6.1. Juhiloa või selle uuendamise taotlejate binokulaarne nägemisteravus (vajaduse korral korrigeerivate läätsedega) peab olema vähemalt 0,5, kasutades mõlemat silma korraga.

Lisaks peaks horisontaalvaateväli olema vähemalt 120°, vatevälja laiendus peaks olema vähemalt 50° paremale ja vasakule ning 20° üles ja alla. Keskse 20° raadiuses ei tohiks esineda ühtki defekti.

Kui diagnoositakse progresseeruv silmahaigus, võib juhiloa väljastada või seda uuendada, kui juhiloa taotleja on pädeva meditsiiniasutuse korrapärase kontrolli all.

6.2. Ühest silmast täielikult nägemise kaotanud või ainult üht silma kasutavate (nt diploopia korral) juhiloa või selle uuendamise taotlejate nägemisteravus peab vajaduse korral korrigeerivaid läätsi kasutades olema vähemalt 0,5. Pädev meditsiiniasutus peab kinnitama, et selline monokulaarne nägemine on kestnud küllalt kaua, mistõttu asjaomane isik on sellega kohanenud, ja ühe silma vaateväli vastab [punktis] 6.1 sätestatud nõuetele.

6.3. Hiljutisele diploopia väljakujunemisele või ühest silmast nägemise kaotusele peaks järgnema asjakohane kohanemisperiood (nt kuus kuud), mille vältel sõiduki juhtimine on keelatud. Pärast seda ajavahemikku on juhtimine lubatud ainult nägemis- ja sõidukijuhtimisekspertide pooldava arvamuse korral.

2. rühm:

6.4. Juhiloa või selle uuendamise taotlejate nägemisteravus (vajaduse korral korrigeerivate läätsedega) peab olema vähemalt 0,8 paremini nägeva silmaga ja vähemalt 0,1 halvemini nägeva silmaga. Kui väärtuste 0,8 ja 0,1 saavutamiseks kasutatakse korrigeerivaid läätsi, tuleb minimaalne nägemisteravus (0,8 ja 0,1) saavutada kas prillide abil, mille optiline tugevus ei ületa pluss või miinus kaheksat dioptriat, või kontaktläätsede abil. Kõnealune isik peab nägemisteravuse korrigeerimist hästi taluma.

Lisaks peaks mõlema silma horisontaalvaateväli olema vähemalt 160°, vatevälja laiendus peaks olema vähemalt 70° vasakule ja paremale ning 30° üles ja alla. Keskse 30° raadiuses ei tohiks esineda ühtki defekti

Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kellel on diagnoositud kahjustatud kontrastitundlikkus või diploopia.

Nägemise olulisele kaotusele ühest silmast peaks järgnema asjakohane kohanemisperiood (nt kuus kuud), mille vältel isikul on sõiduki juhtimine keelatud. Pärast seda ajavahemikku on juhtimine lubatud ainult nägemis- ja sõidukijuhtimisekspertide pooldava arvamuse korral.”

18 Direktiivi 2006/126 III lisa punkt 1.3 sätestab, et liikmesriigid võivad siseriiklike õigusaktidega ette näha, et nimetatud lisas 2. rühma sõidukijuhte käsitlevaid sätteid võib kohaldada B-kategooria sõidukite juhtide suhtes, kes kasutavad oma juhiluba kutsetöös (takso- ja kiirabiautojuhid jm).

19 Sama lisa punktist 5 tuleneb, et 2. rühma osas võivad liikmesriigid juhilubade väljastamiseks või uuendamiseks ette näha nimetatud lisas sätestatud nõuetest rangemad nõuded.

Saksamaa õigus

20 5. märtsi 2003. aasta liiklusseaduse (Straßenverkehrsgesetz), 5. märtsil 2003 avaldatud redaktsioonis (*BGBl.* 2003 I, lk 310, ja parandus lk 919), mida on viimast korda muudetud 22. detsembri 2011. aasta seaduse § 2 lõikega 118 (*BGBl.* 2011 I, lk 3044, edaspidi „StVG"), § 2 lõike 2 esimene lause on sõnastatud järgmiselt:

„Asjaomase kategooria juhiluba väljastatakse eelkõige, kui taotleja

[...]

3. on sobiv mootorsõidukit juhtima.

[...]".

21 StVG § 2 lõike 4 esimene lause määratleb mõiste „sobiv" järgmiselt:

„Mootorsõidukit on sobiv juhtima isik, kes vastab selleks vajalikele füüsilistele ja vaimsetele nõuetele ning keda ei ole liiklusseaduse sätete tõsise või korduva rikkumise eest väär- või süüteo korras karistatud."

22 Üksikasjalikud nõuded, millele mootorsõiduki juhtimiseks sobiv isik peab vastama, on kindlaks määratud 13. detsembri 2010. aasta määrusega isikute liiklusesse lubamise kohta (juhiloa määrus) (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)) (*BGBl.* 2010 I, lk 1980), viimati muudetud 26. veebruari 2012. aasta seadusega (*BGBl.* 2012 I, lk 1394).

23 Nägemise osas sätestab selle määruse § 12 lõige 1 järgmist:

„Mootorsõiduki juhtimiseks peab juhiloa taotleja nägemine vastama lisas 6 osutatud nõuetele".

24 Nimetatud määruse lisa 6 punkt 2.2.1 näeb ette:

„Päevane tsentraalne nägemisteravus:

Igasugune nägemisvaegus tuleb, niivõrd kui see on võimalik ja hästi talutav, korrigeerida vastavalt järgmistele nägemisteravuse miinimumnõuetele, st: nägemisteravus paremini nägeva silmaga või binokulaarne nägemisteravus 0,8; nägemisteravus halvemini nägeva silmaga 0,5.

[...]

Teatud erijuhtudel võib juhtimis- ja sõiduki kasutamise kogemust arvesse võttes nägemisteravus halvemini nägeva silmaga olla C-, CE-, C1- ja C1E-kategooriate puhul väiksem kui 0,5, kuid mitte väiksem kui 0,1. Sellisel juhul tuleb läbida silmaarsti kontroll."

Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimus

25 Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise tõttu võeti W. Glatzelilt, sünd. 1959, aprillis 2010 tehtud kohtuotsusega ära juhiluba.

26 Landratsamt Schwandorf rahuldas 2010. aasta novembri haldusotsusega osaliselt W. Glatzeli taotluse väljastada talle uus juhiluba eelkõige direktiivis 2006/126 määratletud A-, A1- ja BE-kategooria mootorsõidukite juhtimiseks, ning teatavate riigisiseste kategooriate osas, mis annavad õiguse juhtida abimootoriga jalgratast, kergeid mootorrattaid ja väikemootorsõidukeid, mille maksimaalne valmistajakiirus ei ole suurem kui 45 km/h ning roomik- või põllumajanduslikke traktoreid, mille maksimaalne valmistajakiirus ei ole vastavalt suurem kui 25 km/h ja 32 km/h.

27 Sama otsusega keelduti aga W. Glatzelile väljastamast uut C1- ja C1E-kategooria sõidukite, st eelkõige raskeveokite juhiluba. Landratsamt Schwandorf põhjendas seda otsust sellega, et nägemise kontrolli käigus tuvastati kaebuse esitajal ühepoolne amblüoopia, see tähendab ühe silma oluline funktsionaalne nägemishäire. Kuigi tema vasaku silma tsentraalne nägemisteravus oli 1,0 – mis tähendab, et see on täielik – ja samal tasemel oli ka binokulaarne nägemisteravus, siis nägi W. Glatzel kontrolli käigus ainult oma paremat silma kasutades üksnes käe liikumist. Järelikult ei vastanud W. Glatzeli parema silma nägemisteravus Saksamaa õiguses nende viimati nimetatud kategooriate sõidukite juhiloa väljastamiseks ette nähtud nõuetele.

28 Olles selle keeldumise peale tulemusetult esitanud vaide, pöördus W. Glatzel Verwaltungsgericht Regensburg'i (Regensburgi halduskohus). Kuna viimane jättis tema kaebuse rahuldamata, kaebas W. Glatzel selle otsuse edasi eelotsusetaotluse esitanud kohtusse, Bayerischer Verwaltungsgerichtshofi.

29 Viimati nimetatud kohus määras menetlustoimingud ja palus eelkõige esitada oftalmoloogiline ekspertiisiaruanne, et tuvastada W. Glatzeli praegune nägemisvõime ja teha kindlaks, kas ja millises ulatuses on võimalik olemasolevat puuet kompenseerida – käesoleval juhul, mis puudutab ruumilist nägemist – ning kas nimetatud kompenseerimine toimub tahtmatult. Lisaks uuris eelotsusetaotluse esitanud kohus ühe teise ekspertiisiaruande põhjal, kas teaduslikust vaatepunktist lähtudes esinevad õigustatud põhjendused C1- ja C1E-kategooria sõidukite juhiloa väljastamisest keeldumiseks isikutele, kellel on anatoomilistel või funktsionaalsetel põhjustel monokulaarne nägemine, isegi kui on tõendatud, et isikute kahjustatud nägemist on võimalik piisavalt kompenseerida. Samuti soovis Bayerischer Verwaltungsgerichtshof teada, millistele nõuetele peavad vajaduse korral sellised isikud vastama, et nad võiksid selle kategooria sõidukeid juhtida ilma, et nad põhjustaksid võrreldes isikutega, kelle nägemine ei ole kuidagi kahjustatud, liiklusohutusele täiendavat ohtu.

30 Eelotsusetaotluse esitanud kohtus toimunud kohtuistungil esitasid eksperdid oma seisukoha juhusliku ühest silmast nägemise kaotamise võimalikkusest, kui asjaomane isik juhib C1- ja C1E-kategooria sõidukeid, samuti esitasid nad oma seisukoha küsimuses, kas selline nägemiskaotus võib tekkida nii järsku, et juht vajab halvemini nägeva silma piiratud nägemisteravust 0,1, et olla võimeline sõiduki teeserval peatama.

31 Selliselt saadud teabe alusel leidis Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, et W. Glatzeli kaebus tuleb rahuldada, st tühistada nii haldusotsused kui Verwaltungsgericht Regensburgi kohtuotsus ning väljastada talle C1- ja C1E-kategooria sõidukite juhiluba. Nimelt on see kohus seisukohal, et ei ole ühtki põhjust keelata nende kategooriate mootorsõidukite juhtimist isikul, kelle ühe silma nägemisteravus on ainult 0,1, sest esiteks puudutab see binokulaarse nägemisega isikuid, teiseks vastab nende isikute binokulaarne vaateväli direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 nõuetele, ja kolmandaks on need isikud õppinud oma puudulikku ruumilist nägemist täielikult kompenseerima.

32 Viimases küsimuses täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et inimene, kelle ruumiline nägemine on puudulik, kompenseerib elu jooksul välja kujunenud puude hiljemalt kuue kuuga. Niisugune kompenseerimine, mida asjaomane isik pealegi ei saa oma teadliku tegevusega suunata, toimub kõige

tugevamini siis, kui inimesel on kaasasündinud oluline nägemispuue, nagu see on W. Glatzeli puhul. Seega, direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 ette nähtud nõue, mille kohaselt 2. rühma sõidukijuhtidel peab olema nägemisteravus vähemalt 0,1, ei lähtu mitte sellest, et leevendada asjaomaste isikute ruumilise nägemise puudumist, vaid sellest, et nende kategooriate mootorsõiduki juht suudaks reageerida paremini nägeva silma ootamatule häirele sõidu ajal ning oma minimaalset nägemisvõimet kasutades peatada sõiduk teeserval.

33 Eelotsusetaotluse esitanud kohus väidab, et niisugune halvemini nägeva silma nägemisteravuse nõue on objektiivselt põhjendatud üksnes nende isikute puhul, kel puudub binokulaarne nägemine või kelle binokulaarne vaateväli ei vasta direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 nõuetele. Seevastu niisugune isik nagu W. Glatzel, kelle vaateväli on normaalne ja kelle nägemispuue mõjutab eelkõige tema tsentraalset nägemisteravust, on võimeline tajuma oma perifeersesse vaatevälja ilmuvaid objekte peamiselt samal moel kui normaalse nägemisega isik, ja seetõttu on ta võimeline peatama enda juhitava mootorsõiduki ka üksnes oma minimaalset nägemisvõimet kasutades. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab, et selliseid olukordi, kus raskeveoki juhi ühe silma nägemisvõime kaob nii äkki, et sõiduki peatamine oleneb ainult teise silma minimaalsest nägemisvõimest, esineb väga harva.

34 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof leiab, et direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 ette nähtud nõue kujutab endast harta artiklis 20, artikli 21 lõikes 1 ja artiklis 26 tagatud põhiõiguste riivet, mis puudutavad vastavalt võrdsust seaduse ees, puuete tõttu diskrimineerimise keeldu ja puuetega inimeste integreerimist ühiskonda.

35 Täpsemalt, asjaolu, et niisugustel isikutel nagu W. Glatzel on võimatu alustada tegevust kutsealal, millega tegelemisel on kas seaduse alusel või praktikas seatud tingimuseks C1- ja C1E-kategooria sõidukite juhtimisõigus, kujutab endast asjaomase isiku puuete alusel diskrimineerimist. Direktiivi 2006/126 III lisas sätestatud nõuetes, mis puudutavad juhiloa väljaandmist või uuendamist taotlevate isikute nägemist ja mille alusel nad liigitatakse 1. või 2. rühma, sisalduvad erisused kahjustavad ka võrdset kohtlemist. Igal juhul märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et minimaalse nägemisteravuse 0,1 nõue ei saa teatavatel juhtudel olla põhjendatud, ning et alternatiivne ja proportsionaalsem lahendus seisneks individuaalse kontrolli võimaluses, mille käigus kontrollitakse amblüoopia diagnoosiga isiku sobivust juhtida C1- ja C1E-kateooria sõidukeid, sarnaselt direktiivi 2006/126 III lisa 1. rühma sõidukijuhtidele.

36 Neil asjaoludel otsustas Bayerischer Verwaltungsgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [direktiivi 2006/126] III lisa punkt 6.4 on kooskõlas [harta] artikliga 20, artikli 21 lõikega 1 ja artikliga 26 osas, milles viidatud õigusnorm erandi tegemise võimalust ette nägemata sätestab, et C1- ja C1E-kategooria [sõidukite] juhiloa väljastamist või uuendamist taotlevate isikute halvemini nägeva silma minimaalne nägemisteravus peab olema 0,1 ka siis, kui asjaomastel isikutel on binokulaarne nägemine ja nende vaateväli mõlemat silma kasutades on normaalne?”

Eelotsuse küsimuse analüüs

37 Oma küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul sisuliselt hinnata direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 – mis sätestab nägemise miinimumnõuded C1- ja C1E-kategooria sõidukite, st raskeveokite juhtidele – kehtivust, võttes arvesse harta artiklit 20, artikli 21 lõiget 1 ja artiklit 26, mis puudutavad vastavalt võrdsust seaduse ees, puuete tõttu diskrimineerimise keeldu ja puuetega inimeste integreerimist ühiskonda.

38 Täpsemalt, eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et nõue, mille kohaselt C1- ja C1E-kategooriasse kuuluva mootorsõiduki juhi minimaalne nägemisteravus peab olema 0,1 halvemini nägeva silmaga, kujutab endast puuete tõttu nende isikute diskrimineerimist, kellel niisugune nägemisteravus puudub,

kuna neil on binokulaarne nägemine ning nende mõlema silma vaateväli on piisav. Niisugune nägemisteravust puudutav nõue ei sobi kokku ka puuetega inimeste integreerimisega ühiskonda ning on vastuolus ÜRO konventsiooniga.

39 Lisaks märgib nimetatud kohus, et direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6 kohaselt võib 1. rühma, st kergete mootorsõidukite juhtidele „erandjuhtudel" kaaluda juhiloa andmist, isegi kui vaatevälja ja nägemisteravuse nõuded ei ole täidetud. Seevastu 2. rühma sõidukijuhtidel, sealhulgas C1- ja C1E-kategooria sõidukite juhiloa taotlejad, kelle nägemisteravus halvemini nägevas silmas on vähem kui 0,1, on võimatu juhiluba saada. Seega rikutakse nimetatud juhtide õigust võrdsusele seaduse ees, kuna nimetatud direktiiv ei näe ette ühtki võimalust individuaalse arstliku kontrolliga tõendada, et kuigi asjaomased juhid ei vasta ettekirjutatud nõuetele, ei mõjuta see turvalist sõidukijuhtimist.

40 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusele vastamiseks tuleb esmalt määrata kindlaks, kas liidu seadusandja rikkus harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud õigust diskrimineerimiskeelule, kui ta direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 kehtestas nägemisteravusele piirmäära. Samuti tuleb uurida ÜRO konventsiooni võimalikku mõju sellele sättele. Teiseks tuleb hinnata, kas direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6.4, mille kehtivus on vaidlustatud, on vastuolus harta artikliga 26, mis on pühendatud puuetega inimeste ühiskonda integreerimisele. Kolmandaks tuleb uurida, kas harta artikkel 20, mille kohaselt on kõik seaduse ees võrdsed, on takistuseks sellele, et teatavate raskeveokite juhtidel ei ole võimalik individuaalse arstliku kontrolliga tõendada, et nad sobivad niisuguseid sõidukeid juhtima isegi siis, kui neil puuduvad teatavad direktiivis 2006/126 nõutud füüsilised võimed, samas kui teistel teatavate muud tüüpi sõidukite juhtidel on see võimaus olemas.

Harta artiklis 21 sätestatud puuetega inimeste diskrimineerimise keelu nõue

41 Tuleb uurida, kas põhikohtuasjas kõne all olev liidu õigusnorm, millega kehtestatakse C1- ja C1E-kategooria mootorsõidukite juhtidele nägemisteravust puudutavad nõuded, on vastuolus harta artikli 21 lõikega 1, mille sõnastus ütleb, et „[k]eelatud on igasugune diskrimineerimine, sealhulgas […] puuete […] tõttu"

42 Sellega seoses tuleb kõigepealt meenutada, et harta artikli 52 lõige 1 näeb ette, et hartaga tunnustatud õiguste ja vabaduste teostamist tohib piirata ainult seadusega ning arvestades nimetatud õiguste ja vabaduste olemust. Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt võib piiranguid seada üksnes juhul, kui need on vajalikud ning vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või kui on vaja kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi.

43 Harta artiklis 20 sätestatud põhimõte, mille kohaselt on kõik seaduse ees võrdsed, on liidu õiguse üldpõhimõte, mille spetsiifilisem väljendus on harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud diskrimineerimiskeeld. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast nähtub, et see üldpõhimõte nõuab liidu seadusandjalt vastavalt harta artikli 52 lõike 1 nõuetele, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud (vt selle kohta kohtuotsus Akzo Nobel Chemicals ja Akcros Chemicals *vs.* komisjon, C-550/07 P, EU:C:2010:512, punktid 54 ja 55 ning seal viidatud kohtupraktika). Erinev kohtlemine on õigustatud, kui see põhineb objektiivsel ja mõistlikul kriteeriumil, st kui see on kooskõlas õiguspärase eesmärgiga, mida asjassepuutuvate õigusnormidega saavutada soovitakse, ja kui erinevus on proportsionaalne selle kohtlemisega taotletud eesmärgi suhtes (kohtuotsused Arcelor Atlantique ja Lorraine jt, C-127/07, EU:C:2008:728, punkt 47, ja Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, punkt 77).

44 Järgmiseks, mis puudutab puuete tõttu diskrimineerimise küsimust, siis tuleb märkida, et harta ise mõistet „puue" ei defineeri.

45 Oma kohtupraktikas, mis käsitleb võrdset kohtlemist töö saamisel ja kutsealale pääsemisel, on Euroopa Kohus juba asunud seisukohale, et mõistet „puue" nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/78/EÜ, millega kehtestatakse üldine raamistik võrdseks kohtlemiseks töö saamisel ja kutsealale pääsemisel (EÜT L 303, lk 16; ELT eriväljaanne 05/04, lk 79), loetuna koostoimes ÜRO konventsiooniga, tähenduses tuleb mõista nii, et see hõlmab püsivast füüsilisest, vaimsest või psüühilisest vaegusest tingitud piirangut, mis võib koostoimes erinevate takistustega tõkestada asjaomase isiku täielikku ja tõhusat osalemist tööelus teiste töötajatega võrdsetel alustel (kohtuotsus HK Danmark, C-335/11 ja C-337/11, EU:C:2013:222, punktid 37–39; komisjon *vs.* Itaalia, C-312/11, EU:C:2013:446, punkt 56, ja Z., C-363/12, EU:C:2014:159, punkt 76).

46 Neil asjaoludel tuleb märkida, et puuete tõttu diskrimineerimise küsimuses nõuab harta artikli 21 lõige 1 liidu seadusandjalt täpsemalt seda, et viimane ei sätestaks mingit erinevat kohtlemist tulenevalt eelkõige püsivast füüsilisest, vaimsest või psüühilisest vaegusest tingitud piirangust, mis võib koostoimes erinevate takistustega tõkestada asjaomase isiku täielikku ja tõhusat osalemist tööelus teiste töötajatega võrdsetel alustel, välja arvatud juhul, kui niisugune erinev kohtlemine on objektiivselt põhjendatud.

47 Mis puudutab isikuid, kes sarnaselt W. Glatzelile kannatavad püsiva meelepuude all ning kelle halvemini nägeva silma nägemisteravus on vähem kui 0,1, siis tuleb märkida, et need isikud ei vasta direktiivi 2006/126 III lisas sisalduvatele meditsiinilistele nõuetele ning seetõttu ei saa neile väljastada juhiluba eelkõige C1- ja C1E-kategooria sõidukitele. Sellegipoolest tuleb nentida, et kuigi eelotsusetaotlusest ilmneva teabe kohaselt on W. Glatzeli halvemini nägeva silma nägemisteravus väga nõrk, on W. Glatzelil mõlema silma kasutamisel binokulaarne nägemine siiski 0,1, see tähendab „täielik". Selles osas ei ole Euroopa Kohtul piisavalt tõendeid, et hinnata, kas niisugune vaegus on „puue" harta artikli 21 lõike 1 tähenduses.

48 Direktiivi 2006/126 kehtivuse hindamiseks harta artikli 21 lõike 1 seisukohalt ei ole vaja lõplikult kindlaks määrata, kas põhikohtuasjas tuleb W. Glatzelit käsitada kui puudega isikut selle viimase sätte tähenduses. Nimelt, isegi kui oletada, et niisugune isik nagu W. Glatzel kuulub mõiste „puudega isik" alla harta tähenduses, siis erinev kohtlemine, mis seisneb talle C1- ja C1E-kategooria sõidukite juhiloa andmata jätmises tema ebapiisava nägemisteravuse tõttu, võib olla objektiivselt põhjendatud liiklusohutuse seisukohalt mõjuvate kaalutlustega.

49 Siinkohal tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohus on vanuse või seksuaalse sättumuse kontekstis võrdse kohtlemise üldpõhimõtte kohta juba sedastanud, et erinevat kohtlemist ükskõik millise nimetatud põhjusega seotud omaduse alusel ei peeta diskrimineerimiseks – st harta artikli 21 lõike 1 rikkumiseks –, kui see omadus on teatud kutsetegevuse laadi või sellega liituvate tingimuste tõttu oluline ja määrav kutsenõue, tingimusel et niisuguse ebavõrdse kohtlemise eesmärk on õiguspärane ja nõue sellega proportsionaalne (vt vanuse tõttu diskrimineerimise kohta kohtuotsused Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, punkt 35, ja Prigge jt, C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 66; ning seksuaalse sättumuse tõttu diskrimineerimise kohta kohtuotsused Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, punkt 40, ja Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, punkt 25).

50 Kooskõlas eespool öelduga tuleb käesoleva asjaga seoses märkida, et isiku erinev kohtlemine vastavalt tema mootorsõiduki juhtimiseks vajalikule nägemisteravusele või selle puudumisele ei ole põhimõtteliselt vastuolus puuete tõttu diskrimineerimise keeluga harta artikli 21 lõike 1 tähenduses, tingimusel et niisugune nõue ka tegelikult vastab avaliku huvi eesmärgile, et ta on vajalik ega ole ülemäära koormav.

51 Selles osas, vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikale on liiklusohutuse parandamine liidu üldistes huvides (vt selle kohta eelkõige kohtuotsused van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, punkt 19; Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punkt 59; komisjon *vs.* Soome, C-54/05, EU:C:2007:168, punkt 40; komisjon *vs.* Itaalia, C-110/05, EU:C:2009:66, punkt 60; Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punkt 50; komisjon *vs.* Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 48;

Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, punkt 26; ja Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, punkt 47). Nimelt, kehtestades III lisas 2. rühma sõidukijuhtidele (selle lisa tähenduses) halvemini nägeva silma nägemisteravuse miinimumtaseme, on direktiivi 2006/126 eesmärk suurendada liiklusohtust ja ühtlasi vastata ka üldise huvi eesmärgile.

52 Mis puudutab mootorsõidukite juhtimiseks vajaliku nägemisteravuse miinimumnõuete proportsionaalsuspõhimõtte nõuete kohtulikku kontrolli, siis tuleb märkida, et keeruliste meditsiiniliste asjaolude hindamisel – nagu see, mida käsitletakse põhikohtuasjas – on liidu seadusandjal lai kaalutlusõigus ja Euroopa Kohtu kontroll peab piirduma hinnanguga sellele, kas esineb ilmne kaalutlusviga või võimu kuritarvitamine või kas seadusandja on oma kaalutlusõigust ilmselgelt ületanud (vt selle kohta kohtuotsused Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, punkt 47; Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, punkt 28, ja Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, punkt 60).

53 Igal juhul on selge, et liidu seadusandja peab isegi niisuguse kaalutlusõiguse olemasolul võtma tehtava valiku puhul aluseks objektiivsed kriteeriumid (vt kohtuotsus Vodafone jt, C-58/08, EU:C:2010:321, punkt 53) ja tema ülesanne on tagada, et austataks põhiõigusi (vt selle kohta kohtuotsused Volker und Markus Schecke ja Eifert, C-92/09 ja C-93/09, EU:C:2010:662, punkt 46, ning Association belge des Consommateurs Test-Achats jt, C-236/09, EU:C:2011:100, punkt 17).

54 Mis puudutab mootorsõidukijuhtide nägemisega seotud miinimumnõuete vajalikkust, siis tuleb märkida, et liiklusohutuse tagamiseks on hädavajalik, et isikud, kellele on väljastatud juhiluba, omavad asjakohaseid füüsilisi võimeid, eelkõige mis puudutab nende nägemist, kuivõrd füüsilised häired võivad tuua endaga kaasa tõsiseid tagajärgi (vt analoogia korras, mis puudutab liinipiloote, kohtuotsus Prigge jt, EU:C:2011:573, punkt 67). Nimelt on üldteada tõsiasi, et nägemine on mootorsõiduki juhtimisel oluline funktsioon ja seetõttu, mida rohkem see funktsioon kahaneb, seda enam näib vajalik võtta arvesse liiklusohutusega seotud nõudeid.

55 Kuigi teatavast tasemest madalama nägemisteravusega isikutele taotletud juhiloa väljastamisest keeldumine on vajalik ja kujutab endast kindlasti üht tõhusat viisi liiklusohutuse suurendamiseks, jättes nimetatud isikud liiklusest kõrvale, ei tohi see keeld siiski olla ülemäära koormav.

56 Seega, niisuguses asjas nagu põhikohtuasi, eeldab proportsionaalsuse põhimõte eelkõige võrdse kohtlemise põhimõtte nõuete nii palju kui võimalik kooskõlla viimist liiklusohutuse nõuetega, mis on mootorsõidukite juhtimise tingimustes määrava tähtsusega (vt analoogia korras kohtuotsused Johnston, EU:C:1986:206, punkt 38; Sirdar, EU:C:1999:523, punkt 26, ja Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, punkt 23).

57 Järelikult tuleb uurida, kas direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6.4, mis kehtestab selle lisa tähenduses 2. rühma mootorsõidukijuhtide nägemisteravuse piirmääraks 0,1, ei ole soovitud eesmärgi suhtes ebaproportsionaalne.

58 Tuleb meeles pidada, et mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded, mis on kehtestatud direktiivi 2006/126 III lisas, on määratletud, nagu ilmneb ka selle direktiivi põhjendusest 8, liiklusohutust silmas pidades, vastavalt ELTL artikli 91 lõike 1 punktile c.

59 Direktiivi 2006/126 artikli 9 alusel asutatud juhilubade komitee moodustas töögrupi „Nägemine”, mis avaldas 2005. a. mais aruande „New standards for the visual functions of drivers”. Selles aruandes on öeldud, et kuigi nägemist puudutavad rangemad nõuded täidavad paremini liiklusohutuse eesmärki, ei tohi need nõuded olla niisugused, mis põhjendamatult võtavad inimestelt võimaluse juhtida mootorsõidukit, arvestades selle tegevuse nii sotsiaalset kui majanduslikku kaalukust tänapäevases ühiskonnas.

60 Selles ettekandes leidsid nimetatud grupi eksperdid – tunnistades ühtlasi nägemisteravuse miinimumväärtuste kindlaksmääramiseks vajaliku uurimismaterjali puudumist –, et mis puudutab direktiivi 2006/126 III lisa tähenduses 2. rühma sõidukijuhte ehk eelkõige raskeveokite juhte, siis selles direktiivis ette nähtud halvemini nägeva silma nägemisteravuse miinimumväärtus 0,5 ei ole põhjendatud. Igal juhul tegi töögrupp „Nägemine" järelduse, et isegi kui on tõsi, et sõidukite juhtimist võib pidada tegevuseks, mille puhul on nõutav binokulaarne nägemine ning et seetõttu ei saa 2. rühma sõidukijuhtide puhul ühtki monokulaarse nägemisteravuse nõuet arvestada –, siis pidades silmas 2. rühma sõidukijuhtide suurt vastutust, peab neil juhtidel olema nn tagavarasilm, et vajadusel olla võimeline halvemini nägevat silma kasutades peatama sõiduki teeserval.

61 Töögrupi „Nägemine" aruande peale muutis liidu seadusandja direktiivi 2006/126 III lisa, mille tulemusena halvemini nägeva silma nägemisteravuse miinimumtaset, mida nõutakse 2. rühma sõidukijuhtidelt selle lisa tähenduses, langetati 0,5-lt 0,1-le. Lisaks märkis töögrupp „Nägemine" oma aruandes täpsemalt ka amblüoopia mõju mootorsõiduki juhtidele.

62 Neil asjaoludel näib, et liidu seadusandja oli nimetatud lisa muutes valikutest teadlik ning et ta püüdis võimalikult palju piirata nägemispuudega inimeste õiguste kahjustamist.

63 Igal juhul ilmneb eelotsusetaotlusest, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates näib isegi direktiiviga 2006/126 kehtestatud piirmäär 0,1 ülemäärane.

64 Mis puudutab direktiivis 2006/126 nõutud nägemisteravuse miinimumväärtuse kindlaksmääramist, siis tuleb meeles pidada, et liidu seadusandjal on lai kaalutlusõigus selliste keeruliste meditsiiniliste asjaolude hindamisel, nagu mootorsõidukite juhtimiseks vajaliku nägemisteravusega seotud asjaolud. Nimetatud kontekstis ei saa liidu kohus asendada oma hinnanguga teaduslikele ja tehnilistele asjaoludele antud hinnangut, mille on teinud liidu seadusandja, kellele on asutamislepingutega see ülesanne antud (viimase osas vt eelkõige kohtuotsus Afton Chemical, EU:C:2010:419, punkt 28).

65 Lisaks toob „Nägemise" töögrupp oma ettekandes välja, et paljude mootorsõiduki juhi nägemist puudutavate aspektide kohta puuduvad teaduslikud uuringud. Selles osas tuleb meeles pidada ka Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikat, millest tuleneb, et kui valitseb ebakindlus selles, kas esineb oht inimeste tervisele või milline on selle ohu ulatus, võib liidu seadusandja võtta kaitsemeetmeid, ootamata ära, et nende ohtude tegelik olemasolu ja raskusaste oleksid täielikult tõendatud (vt selle kohta kohtuotsused Ühendkuningriik *vs*. komisjon, C-180/96, EU:C:1998:192, punkt 99; komisjon *vs*. Taani, C-192/01, EU:C:2003:492, punkt 49, ja Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, punkt 73).

66 Kuna liiklusohutuse ja liiklejate tervise kaitse on tihedalt seotud, siis kui liidu seadusandja kohandab direktiivi 2006/126 artikli 8 alusel nägemisteravuse miinimumnõuded teaduse ja tehnika arenguga, võib ta teadusliku ebakindluse korral eelistada liiklusohutuse suurendamisest lähtuvaid kaalutlusi. Seega asjaolu, et liidu seadusandja – soovides liiklusohutust mitte kahjustada – otsustas jätta kõik 2. rühma sõidukijuhtide (selle direktiivi III lisa tähenduses) halvemini nägeva silma nägemisteravuse miinimumnõuded tühistamata, ei saa seda kohandamismeedet käsitada ebaproportsionaalsena.

67 Lõpetuseks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et asjaolu, et W. Glatzel ei saanud taotletud juhiluba, võib kujutada endast diskrimineerimist ÜRO konventsiooni artikli 2 tähenduses. Nimetatud artikli „Mõisted" sõnastusest ilmneb muu hulgas, et diskrimineerimine puude alusel hõlmab kõiki diskrimineerimise vorme, kaasa arvatud põhjendatud ümberkorralduste tegemisest keeldumine.

68 Selles osas tuleb meeles pidada, et Euroopa Liit kiitis ÜRO konventsiooni heaks otsusega 2010/48. Järelikult on selle konventsiooni sätted alates selle jõustumisest liidu õiguskorra lahutamatu osa (vt kohtuotsused Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, punkt 5, ja Z., EU:C:2014:159, punkt 73). Lisaks

tuleneb otsuse 2010/48 II lisa liitest, et personaalsete liikumisvõimaluste osas kuulub direktiiv 2006/126 nende liidu õigusaktide hulka, mis reguleerivad nimetatud konventsioonis käsitletavaid küsimusi.

69 Igal juhul, nagu ilmneb ka Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast, et kuivõrd selleks, et ÜRO konventsiooni sätted oleks täidetud või et neil tekiksid tagajärjed, peavad osalisriigid võtma vastu hilisemad aktid, ei ole konventiooni sätete puhul tegemist sisult tingimusteta ja piisavalt täpsete sätetega, mis võimaldaks liidu õigusnormi kehtivust hinnata nimetatud konventsiooni alusel (vt selle kohta kohtuotsus Z., EU:C:2014:159, punktid 89 ja 90).

70 Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb liidu sõlmitud rahvusvaheliste lepingute ülimuslikkuse tõttu liidu teisese õiguse aktide suhtes neid akte siiski tõlgendada, niivõrd kui see on võimalik kooskõlas nende lepingutega (vt eelkõige kohtuotsused komisjon *vs.* Saksamaa, C-61/94, EU:C:1996:313, punkt 52; HK Danmark, EU:C:2013:222, punkt 29, ja Z., EU:C:2014:159, punkt 72).

71 Tuleb märkida, et direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6.4 näeb ühemõtteliselt ette, et C1- ja C1E-kategooria mootorsõidukite juhtidel peab halvemini nägeva silma minimaalne nägemisteravus olema 0,1. Neil tingimustel näib võimatu anda sellele teisese õigusnormi sättele tõlgendus, mis võimaldaks kõrvale kalduda miinimumväärtust sätestavast selgest reeglist.

72 Kõigist eeltoodud kaalutlustest järeldub, et kui liidu seadusandja võttis vastu vaidlustatud õigusakti, siis ta tasakaalustas ühelt poolt liiklusohutusest lähtuvad kaalutlused ja teiselt poolt nägemispuuetega inimeste õiguse diskrimineerimise keelule viisil, mida ei saa soovitud eesmärgi suhtes käsitada ebaproportsionaalsena.

73 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb sedastada, et esitatud küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks mõjutada direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 kehtivust, võttes arvesse harta artikli 21 lõiget 1.

Harta artiklis 26 sätestatud õigus puuetega inimeste integreerimisele

74 Tuleb meeles pidada, et nagu ilmneb ka harta artikli 52 lõigetest 5 ja 7 ning selgitustest põhiõiguste harta kohta (ELT 2007, C 303, lk 17) seoses harta artikliga 26 ja artikli 52 lõikega 5, et kohtus võib harta artiklile 26 tugineda ainult liidu õigusaktide tõlgendamisel või läbivaatamisel, millega rakendatakse antud artiklis sätestatud põhimõte, st puuetega inimeste integreerimine.

75 Mis puudutab selle põhimõtte rakendamist direktiiviga 2006/126, siis tuleneb eelkõige selle direktiivi põhjendusest 14, et „[T]uleks vastu võtta erisätted, et parandada liikumispuudega isikute võimalusi sõidukit juhtida”. Samuti viitab nimetatud direktiivi artikli 5 lõige 2 liikumispuudega juhtidele juhilubade väljastamise tingimustele, eelkõige mis puudutab kohandatud sõidukite juhtimise õigust.

76 Seega, kuivõrd direktiiv 2006/126 kujutab endast liidu õigusakt, millega rakendatakse harta artiklis 26 sisalduvat põhimõtet, saab viimast sätet põhikohtuasjas kohaldada.

77 Lisaks, harta artikli 51 lõike 1 teise lause kohaselt järgib liidu seadusandja hartas sätestatud põhimõtteid ja edendab nende kohaldamist. Mis puudutab puuetega inimeste integreerimise põhimõtet, siis kuulutab harta artikkel 26, et liit tunnustab ja austab puuetega inimeste õigust saada kasu meetmetest, mille eesmärk on tagada nende iseseisvus, sotsiaalne ja tööalane integratsioon ning osalemine ühiskonnaelus.

78 Selles tulenevalt, isegi kui harta artikkel 26 nõuab, et liit austaks ja tunnustaks puuetega inimeste õigust saada kasu integratsioonimeetmetest, ei tähenda selles artiklis väljendatud põhimõte seda, et liidu seadusandja peaks võtma vastu ühe või teise konkreetse meetme. Nimelt, selleks, et kõnealuse artikli mõju oleks täielik, tuleb seda sisustada liidu õiguse või siseriikliku õiguse sätetega. Järelikult ei ole see

artikkel iseenesest piisav, et anda isikutele subjektiivne õigus, millele sellisena saaks tugineda (vt selle kohta, mis puudutab harta artiklit 27, kohtuotsus Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, punktid 45 ja 47).

79 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb sedastada, et küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks mõjutada direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 kehtivust, võttes arvesse harta artiklit 26.

Harta artiklis 20 sätestatud õigus võrdsusele seaduse ees

80 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et 1. rühma sõidukijuhtidele (direktiivi 2006/126 III lisa tähenduses) võib „erandjuhtudel" kaaluda juhiloa andmist, kui nägemisteravuse nõuded ei ole täidetud, juhul kui juht läbib oma sõidukijuhtimise sobivust puudutava individuaalse eksami. Seega asjaolu, et 2. rühma sõidukijuhtidel (selle sama lisa tähenduses) niisugune võimalus puudub, võib kujutada endast harta artikliga 20 vastuolus olevat erinevat kohtlemist.

81 Seega, nagu on korratud ka käesoleva kohtuotsuse punktis 43, on nimetatud artikli „Võrdsus seaduse ees" eesmärk tagada eelkõige see, et võrdseid olukordi ei koheldaks erinevalt.

82 Niisiis tuleb hinnata, kas ühelt poolt 1. rühma sõidukijuhtide (direktiivi 2006/126 III lisa tähenduses) ja teiselt poolt 2. rühma sõidukijuhtide (sama lisa tähenduses) olukord on võrreldav.

83 Selles osas, nagu on märkinud ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 62, kandis liidu seadusandja hoolt selle eest, et tekitas kaks juhtide kategooriat vastavalt sõiduki gabariidile, transporditavate reisijate arvule ja seega nende sõidukite juhtimisest tulenevale vastutusele. Nimelt, asjaomaste veokite omadused, nagu suurus, kaal või ka manööverdusvõime, õigustavad erinevaid nõudeid nende juhtimiseks loa väljastamisel. Järelikult ei ole nende sõidukite juhtide olukorrad võrreldavad.

84 Kui nimetatud olukorrad ei ole võrreldavad, ei riku asjaomaste olukordade erinev kohtlemine ka ühe või teise rühma sõidukijuhi õigust „võrdsusele seaduse ees", millele on pühendatud harta artikkel 20.

85 Seega, kuna 1. ja 2. rühma sõidukijuhtide olukord ei ole võrreldav, ei ole direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6 harta artikliga 20 vastuolus selles osas, kus nimetatud punkt võimaldab 1. rühma sõidukijuhtidele erandjuhtudel väljastada juhiluba – isegi kui nimetatud direktiivis selle rühma sõidukijuhtidele ette nähtud nõuetele vastav nägemisteravus puudub –, kuid 2. rühma sõidukijuhtidele seda ei võimalda.

86 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb sedastada, et küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks mõjutada direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 kehtivust, võttes arvesse harta artiklit 20, artikli 21 lõiget 1 või artiklit 26.

Kohtukulud

87 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

Küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks mõjutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta, muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/113/EÜ, III lisa punkti 6.4 kehtivust, võttes arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklit 20, artikli 21 lõiget 1 või artiklit 26.

Allkirjad