A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2014. május 22.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Közlekedés — 2006/126/EK irányelv — III. melléklet, 6.4. pont — Érvényesség — Az Európai Unió Alapjogi Chartája — 20. cikk, 21. cikk, (1) bekezdés, és 26. cikk — Az Egyesült Nemzetek Szervezetének a fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló egyezménye — Vezetői engedély — Gépjárművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság — Minimumkövetelmények — Látásélesség — Egyenlő bánásmód — Kivételre vonatkozó lehetőség hiánya — Arányosság”

A C-356/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Németország) a Bírósághoz 2012. július 27-én érkezett, 2012. július 5-i határozatával terjesztett elő az előtte

Wolfgang Glatzel

és

a **Freistaat Bayern**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: T. von Danwitz tanácselnök, Juhász E., A. Rosas (előadó), D. Šváby és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: M. Aleksejev tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2013. június 20-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– W. Glatzel képviseletében E. Giebler ügyvéd,

– a Freistaat Bayern képviseletében M. Niese, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében T. Henze és K. Petersen, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Parlament képviseletében A. Troupiotis és P. Schonard, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében E. Karlsson, R. Wiemann és Z. Kupčová, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Braun és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2013. július 18-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel (HL L 223., 31. o.) módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 403., 18. o.; a továbbiakban: 2006/126 irányelv) III. melléklete 6.4. pontjának a gépjárművezetéshez szükséges fizikai alkalmasságra vonatkozó, látásélességi minimumkövetelmények tekintetében az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 20. cikkével, 21. cikke (1) bekezdésével és 26. cikkével való összeegyeztethetőségére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet a W. Glatzel és a Freistaat Bayern között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy W. Glatzeltől azzal az indokkal tagadták meg a 2006/126 irányelv szerinti C1 és C1E kategóriába tartozó járművekre vonatkozó vezetői engedély kiállítását, hogy gyengébb szemének látásélessége nem éri el az ezen irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában megkövetelt minimális szintet.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény (továbbiakban: fogyatékosságról szóló ENSZ-egyezmény), amelyet az Európai Közösség nevében a 2009. november 26-i 2010/48/EK tanácsi határozat (HL 2010. L 23., 35. o.), hagyott jóvá, e) preambulumbekezdésében az alábbiakat mondja ki:

„A jelen egyezmény részes államai

[…]

e) elismerve, hogy a fogyatékosság egy változó fogalom, továbbá, hogy a fogyatékosság a fogyatékossággal élő személyek és az attitűdbeli, illetve a környezeti akadályok kölcsönhatásának következménye, amely gátolja őket a társadalomban való teljes és hatékony, másokkal azonos alapon történő részvételben”.

4 Ezen egyezmény „Cél” című 1. cikkének értelmében:

„A jelen Egyezmény célja valamennyi emberi jog és alapvető szabadság teljes és egyenlő gyakorlásának előmozdítása, védelme és biztosítása valamennyi fogyatékossággal élő személy számára, és a velük született méltóság tiszteletben tartásának előmozdítása.

Fogyatékossággal élő személy minden olyan személy, aki hosszan tartó fizikai, értelmi, szellemi vagy érzékszervi károsodással él, amely számos egyéb akadállyal együtt korlátozhatja az adott személy teljes, hatékony és másokkal egyenlő társadalmi szerepvállalását.”

5 Az említett egyezmény „Meghatározások” című 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen Egyezmény alkalmazásában:

[...]

A »fogyatékosság alapján történő hátrányos megkülönböztetés« a fogyatékosságon alapuló bármilyen különbségtételt, kizárást vagy korlátozást jelent, amelynek célja vagy hatása valamennyi emberi jog és alapvető szabadság másokkal azonos alapon történő elismerésének, élvezetének vagy gyakorlásának csorbítása vagy semmibe vétele a politikai, a gazdasági, a szociális, a kulturális, a civil élet terén, vagy bármely egyéb területen. Ez a hátrányos megkülönböztetés minden formáját magában foglalja, egyebek között az ésszerű alkalmazkodás megtagadását;

[...]”

6 A fogyatékosságról szóló ENSZ egyezmény „Általános kötelezettségek” című 4. cikke a következőket tartalmazza:

„(1) A részes államok kötelezettséget vállalnak arra, hogy biztosítják és elősegítik valamennyi alapvető emberi jog és szabadság teljes megvalósulását valamennyi fogyatékossággal élő személy számára, a fogyatékosság alapján történő bármiféle hátrányos megkülönböztetés nélkül. Ennek érdekében a részes államok vállalják, hogy:

a) meghoznak minden megfelelő jogalkotási, közigazgatási és egyéb intézkedést a jelen Egyezményben foglalt jogok végrehajtása érdekében;

b) megtesznek minden megfelelő intézkedést, ideértve a jogalkotási lépéseket a fogyatékossággal élő személyek hátrányos megkülönböztetését tartalmazó törvények, rendelkezések, szokások és gyakorlat módosítása vagy eltörlése érdekében;

c) figyelembe veszik a fogyatékossággal élő személyek emberi jogainak védelmét és előmozdítását valamennyi politika és program során;

d) tartózkodnak minden olyan cselekedetben és gyakorlatban való részvételtől, amely nem összeegyeztethető a jelen Egyezménnyel, és biztosítják, hogy a hatóságok és közintézmények a jelen Egyezménnyel összhangban tevékenykedjenek;

e) minden megfelelő intézkedést meghoznak bármely személy, intézmény vagy magánvállalkozás által a fogyatékosság alapján történő hátrányos megkülönböztetés felszámolása érdekében;

[...]”

7 Ezen egyezmény „Egyenlőség és hátrányos megkülönböztetéstől való mentesség” című 5. cikkének értelmében:

„(1) A részes államok elismerik, hogy a törvény előtt minden személy egyenlő, és mindenféle hátrányos megkülönböztetés nélkül jogosult a törvények által nyújtott védelemre és kedvezményre.

(2) A részes államok megtiltanak a fogyatékosság alapján történő bárminemű hátrányos megkülönböztetést, és minden téren biztosítják a fogyatékossággal élő személyek számára a hátrányos megkülönböztetéssel szembeni egyenlő és hatékony jogi védelmet.

(3) Az egyenlőség előmozdítása és a hátrányos megkülönböztetés eltörlése érdekében a részes államok minden megfelelő lépést megtesznek, így biztosítva az ésszerű alkalmazkodást.

(4) A fogyatékossággal élő személyek tényleges egyenlőségének előmozdításához és eléréséhez szükséges különleges intézkedések a jelen Egyezmény értelmében nem tekintendők hátrányos megkülönböztetésnek.”

8 Az említett egyezmény „Munkavállalás és foglalkoztatás” című 27. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következőképpen rendelkezik:

„A részes államok elismerik a fogyatékossággal élő személyek munkavállaláshoz való jogát, másokkal azonos alapon; ez magában foglalja egy, a fogyatékossággal élő személyek számára nyitott, befogadó és hozzáférhető munkaerőpiacon szabadon választott és elfogadott munka révén nyerhető megélhetés lehetőségének jogát. A részes államok védik és segítik a munkához való jog érvényesülését – ideértve azokat is, akik a munkavégzés ideje alatt váltak fogyatékossá –, azáltal, hogy megteszik a szükséges lépéseket, akár törvényalkotás útján is, annak érdekében, hogy többek között:

a) megtiltsanak mindennemű, a fogyatékosság alapján történő, a munkavállalás bármely formájával kapcsolatos hátrányos megkülönböztetést, beleértve a munkaerő-toborzás, az alkalmazás és a foglalkoztatás feltételeit, a foglalkoztatás folytonosságát, a szakmai előmenetelt, valamint a biztonságos és egészséges munkakörülményeket”.

Az uniós jog

9 A 2006/126 irányelv (8) preambulumbekezdése értelmében:

„Közúti közlekedésbiztonsági okokból meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. A vezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni. E célból meg kell határozni a gépjárművek vezetéséhez szükséges ismereteket, készségeket és magatartást, a vezetői vizsgának e koncepciókon kell alapulnia, és az ilyen járművek vezetésének fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeket újra meg kell határozni.”

10 Ezen irányelv (14) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„Külön rendelkezéseket kell elfogadni a testi fogyatékossággal élő személyek járművezetésének megkönnyítésére.”

11 Az említett irányelv (19) preambulumbekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A Bizottság számára lehetővé kell tenni az I–VI. mellékletnek a tudományos és a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítását.”

12 A 2006/126 irányelv „Kategóriák, fogalommeghatározások és alsó korhatárok” című 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az 1. cikkben meghatározott vezetői engedély az alább meghatározott kategóriákba tartozó gépi meghajtású járművek vezetésére jogosít fel. […]

[...]

4. gépjárművek:

[...]

d) C1 kategória:

nem a D1 vagy D kategóriába tartozó, 3500 kg-ot meghaladó, de legfeljebb 7500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek; az ebbe a kategóriába tartozó gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;

e) C1E kategória:

– az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a C1 kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja, de a szerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;

– az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a B kategóriába tartozik, pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 3500 kg-ot meghaladja, de a szerelvény megengedett legnagyobb össztömege a 12 000 kg-ot nem haladja meg;

– a C1 és C1E kategóriára megállapított alsó korhatár 18 év, az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről[, a 3820/85/EGK tanácsi rendelet, valamint a 91/439/EGK tanácsi irányelv módosításáról és a 76/914/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről] szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek [(HL L 226., 4. o.)]az ilyen járművek vezetésére vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül;

[...]”

13 Ezen irányelvnek „A vezetői engedély kiállítása, érvényessége és megújítása” című 7. cikke értelmében:

„(1) Vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki:

a) akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

[...]

(3) A lejárt igazgatási érvényességű vezetői engedélyek megújításához a következők szükségesek:

a) a III. mellékletben meghatározott, a vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények folyamatos teljesítése a C, EK, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategóriájú vezetői engedélyek esetében; […]

[...]”

14 Az említett irányelvnek „A tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás” című 8. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az I–VI. mellékletek tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazításához szükséges módosításokat a 9. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint kell elfogadni.”

15 A 2006/126 irányelv „A bizottság” című 9. cikke értelmében:

„(1) A Bizottság munkáját a vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (1)-(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni annak 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartása mellett.”

16 A 2006/126 irányelv III. melléklete felsorolja azokat a minimumkövetelményeket, amelyek a gépjárművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkoznak, ideértve a látásra vonatkozó követelményeket is. A melléklet e célból két csoportba osztja a vezetőket: az 1. csoportba az A, A1, A2, AM, B, B1, valamint BE kategóriák járművezetői tartoznak, a 2. csoportot pedig a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, valamint D1E kategóriákba tartozó gépjárművezetők alkotják.

17 A látásra vonatkozó orvosi vizsgálatokkal kapcsolatban a 2006/126 irányelv III. melléklete a következőképpen rendelkezik:

„6. A vezetői engedélyért folyamodó valamennyi kérelmező megfelelő vizsgálaton vesz részt annak megállapítására, hogy rendelkezik-e gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges, megfelelő látásélességgel. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező látóképességére vonatkozóan, úgy az illetékes egészségügyi szakhatóságnak meg kell őt vizsgálnia. Ezen vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: a látásélesség és a látótér zavarai, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a vezetésbiztonságot veszélyeztető egyéb látászavarok.

Az 1. csoportba tartozó gépjárművezetőknél »kivételes esetekben« megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól; az illetékes egészségügyi szakhatóságnak ilyenkor meg kell vizsgálnia a gépjárművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A gépjárművezetőnek vagy az engedélykérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati vizsgán is meg kell felelnie.

1. csoport:

6.1. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmezőnek legalább 0,5-ös binokuláris látásélességgel kell rendelkeznie a két szem együttes – szükség esetén korrekciós lencsével segített – használatával.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban legalább 120°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 50°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 20°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 20°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Súlyosbodó szembetegség gyanúja, illetve diagnosztizálása esetén vezetői engedély kizárólag akkor adható ki vagy újítható meg, ha a kérelmező rendszeres időközönként részt vesz az illetékes egészségügyi szakhatóság által végzett vizsgálaton.

6.2. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó azon kérelmezőnek, aki funkcionálisan teljesen elveszítette egyik szemére a látást, vagy (pl. kettős látás esetén) csak egyik szemét használja, legalább 0,5-ös – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességgel kell rendelkeznie. Az illetékes egészségügyi szakhatóságnak igazolnia kell, hogy a monokuláris látás elég hosszú ideje áll fenn az alkalmazkodáshoz, illetve azt, hogy a szem látóterét a 6.1. pontban leírtak jellemzik.

6.3. Kettős látás kialakulása vagy az egyik szem hirtelen látásvesztése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki.

2. csoport:

6.4. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-as – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-as, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével lehet biztosítani. A látáskorrekciót az egyénnek jól kell tolerálnia.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 70°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 30°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 30°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél csökkent kontrasztérzékenység vagy kettős látás áll fenn.

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki”.

18 A 2006/126 irányelv III. melléklet 1.3. pontja szerint a tagállamok a 2. csoportba tartozó járművezetőkre vonatkozóan az említett mellékletben megállapított rendelkezések alkalmazását előírhatják azon B kategóriájú járművek vezetőire, akik vezetői engedélyüket hivatásos vezetőként (taxi, mentőautó stb. vezetőjeként) használják.

19 Ezenkívül e melléklet 5. pontja értelmében a tagállamok a 2. csoportra vonatkozóan a vezetői engedélyek kiadása vagy további megújítása során az e mellékletben megállapítottaknál szigorúbb követelményeket is előírhatnak.

A német jog

20 A legutóbb a 2011. december 22-i törvény (BGB1. 2011. I., 3044. o.) 118. §-ának (2) bekezdésével módosított, a közúti közlekedésről szóló 2003. március 5-i törvény (Straβenverkehrsgesetz, a továbbiakban: StVG) (BGB1. 2003. I., 310. o.) 2. §-a (2) bekezdésének első mondata a következőképpen rendelkezik:

„A vezetői engedélyt ki kell állítani az érintett kategória tekintetében, amennyiben a kérelmező

[...]

3. alkalmas gépjármű vezetésére.

[...]”

21 Az StVG 2. cikke (4) bekezdésének első mondata az „alkalmasság” fogalmát a következőképpen határozza meg:

„Minden olyan személy alkalmas gépjármű vezetésére, aki teljesíti az ehhez szükséges fizikai és szellemi követelményeket, és aki nem sértette súlyosan vagy ismételten a közúti közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket vagy a büntetőjogi rendelkezéseket.”

22 Az annak elismeréséhez teljesítendő pontos követelményeket, hogy valamely személy alkalmas gépjármű vezetésére, a 2012. június 26-i rendelettel (BGB1 2012. I, 1394. o.) módosított, a személyek közúti közlekedésben való részvételének engedélyezéséről szóló 2010. december 13-i rendelet (BGBl. 1998. I., 2214. o.) (a vezetői engedélyről szóló rendelet; Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr [Fahrerlaubnis-Verordnung]) határozza meg.

23 E rendelet 12. cikkének (1) bekezdése a látásra vonatkozóan a következőképpen rendelkezik:

„A gépjárművek vezetéséhez a kérelmező látásának meg kell felelnie a 6. mellékletben foglalt követelményeknek.”

24 Az említett rendelet 6. mellékletének 2.2.1. pontja a következőket tartalmazza:

„Centrális nappali látásélesség:

Minden látászavart korrigálni kell, amennyiben az említett korrekció lehetséges, és azt az egyén jól torelálja, a látásélesség alábbi minimális küszöbértékeinek betartása mellett: látásélesség a jobbik szemen vagy binokuláris látásélesség: 0,8; látásélesség a gyengébb szemen: 0,5.

[...]

Bizonyos különleges esetekben, a járművezetési tapasztalatra és a gépjármű használatára tekintettel, a C, CE, C1 és C1E kategóriák esetében a látásélesség a gyengébb szemen 0,5-nél gyengébb lehet, de nem lehet gyengébb 0,1-nél. Ilyen esetben szemorvosi vizsgálatra van szükség.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

25 Az 1959-es születésű W. Glatzeltől ittas járművezetés miatt egy 2010 áprilisában hozott bírósági határozattal visszavonták vezetői engedélyét.

26 A Landratsamt Schwandorf (schwandorfi járási közigazgatási hivatal) 2010. novemberi közigazgatási határozatával részben helyt adott W. Glatzel kérelmének, és új vezetői engedélyt állított ki számára, amely alapján többek között a 2006/126 irányelvben meghatározott A, A1 és BE kategóriába tartozó gépjárművek, valamint segédmotorkerékpár, kismotorkerékpár és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű könnyűgépjármű, valamint maximum 25 km/h, illetve 32 km/h tervezési sebességű lánctalpas vontató és mezőgazdasági vontató vezetésére feljogosító egyes nemzeti kategóriákba tartozó gépjárművek vezetésére jogosult.

27 Ezzel szemben a W. Glatzel által kért C1 és C1E kategóriájú – azaz különösen nehézgépjárművekre vonatkozó – új vezetői engedélyek kiállítását ugyenezen határozat megtagadta. A Landsratsamt Schwandorf az elutasítást azzal indokolta, hogy a szemészeti vizsgálat megállapította, hogy W. Glatzel egyoldali tompalátásban szenved, amely a szem jelentős mértékű funkcionális látásvesztésével jár együtt. Míg centrális látásélessége a bal szemén 1,0, vagyis teljes, és a binokuláris látásélesség is eléri ezt az értéket, addig W. Glatzel a vizsgálat során jobb szemével csak kézmozdulatokat volt képes érzékelni. Következésképpen W. Glatzel jobb szemének látásélessége nem felel meg a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedély kiállítására vonatkozóan a német jogszabályok által támasztott követelményeknek.

28 Miután W. Glatzel e határozottal szemben sikertelenül élt kifogással, a Verwaltungsgericht Regensburghoz (regensburgi közigazgatási bíróság) fordult. Miután ez utóbbi bíróság elutasította a keresetét, W. Glatzel az ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Bayerischer Verwaltungsgerichtshofhoz.

29 E bíróság bizonyításfelvételt rendelt el, és többek között szemorvosi szakvéleményt szerzett be arról, hogy milyen W. Glatzel jelenlegi látása, hogy képes-e arra – és ha igen, milyen mértékben –, hogy a fennálló, jelen esetben a térlátást érintő fogyatékosságot kompenzálja, és hogy az említett kompenzáló képesség az akaratától függetlenül működésbe lép-e. A kérdést előterjesztő bíróság ezenkívül egy másik szakértői vélemény segítségével arra keresett választ, hogy tudományos szempontból indokolt-e, hogy az anatómiai vagy funkcionális okból monokuláris látással rendelkező személyektől akkor is megtagadják a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedélyek kiállítását, ha e személyek esetleges látásromlásukat bizonyíthatóan kellő mértékben kompenzálni tudják. A bíróság azt is tudni kívánja továbbá, hogy az ilyen személyeknek milyen követelményeket kell adott esetben teljesíteniük ahhoz, hogy az ezen kategóriába tartozó járművek vezetése során a közúti közlekedésbiztonságot ne veszélyeztessék fokozott mértékben az olyan személyekhez képest, akiknek a látása egyáltalán nem romlott.

30 Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság előtt tartott tárgyalás során a szakértők állást foglaltak arról, hogy lehetséges-e, hogy az érintett személy a C1 és C1E kategóriába tartozó járművek vezetésekor egyik szemére esetleg elveszíti a látását, valamint hogy az ilyen látásvesztés beállhat-e olyan hirtelen, hogy a vezetőnek szüksége lesz a másik szemének fennmaradó 0,1-es látásélességére ahhoz, hogy az út szélén meg tudja állítani a járművet.

31 A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof az így beszerzett információk alapján úgy ítélte meg, hogy W. Glatzel kérelmének helyt kell adni, vagyis meg kell semmisíteni a közigazgatási határozatokat, valamint a Verwaltungsgericht Regensburg ítéletét, és ki kell állítani számára a C1 és C1E kategóriákra vonatkozó vezetői engedélyt. A bíróság e tekintetben azt állapította meg, hogy nem indokolt az ezen kategóriákba tartozó gépjárművek vezetését olyan személyeknek megtiltani, akik az egyik szemükre csak 0,1-nél gyengébb látásélességgel rendelkeznek, mivel először is mindkét szemükkel látó személyekről van szó, másodszor mindkét szemük látótere megfelel a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt követelményeknek, harmadszor pedig megtanulták teljes mértékben kompenzálni a hiányos térlátásukat.

32 A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben kifejti, hogy a hiányos térlátású személyek legfeljebb hat hónap alatt alkalmazkodnak ehhez a fogyatékossághoz, ha az a mindennapi életben megjelenik. Az ilyen alkalmazkodásra – amely egyébként nem függ az érintett akaratlagos cselekvésétől – még inkább sor kerül akkor, ha valaki egyik szemére születésétől fogva jelentős látásfogyatékossággal bír, mint ahogyan W. Glatzel is. Ezért a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt követelmények, amelyek szerint a 2. csoportba tartozó vezetőknek legalább 0,1-es látásélességgel kell rendelkezniük, nemcsak azon az elgondoláson alapulnak, hogy orvosolni kell az érintett személyek hiányos térlátását, hanem azon is, hogy lehetővé kell tenni az e kategóriákba tartozó gépjárművek vezetője számára, hogy reagálni tudjon arra, ha vezetés közben elveszíti jobbik szemének látását, és fennmaradó látását használva meg tudjon állni az út szélén.

33 A kérdést előterjesztő bíróság arra hivatkozik, hogy a gyengébb szemet érintő, fennmaradó látásélességre vonatkozó követelmény objektíven csak olyan személyek vonatkozásában igazolható, akik nem rendelkeznek binokuláris látással, vagy akiknek a binokuláris látótere nem felel meg a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt követelményeknek. Az olyanok azonban, mint például W. Glatzel is, akik normális látótérrel rendelkeznek, és akiknek látásfogyatékossága elsősorban a centrális látásélességüket érinti, lényegében ugyanúgy érzékelik a perifériás látóterükben megjelenő tárgyakat, mint a normális látással rendelkezők, és ezért úgy is meg tudják állítani az általuk vezetett gépjárművet, hogy csak a fennmaradó látásukat használják. A kérdést előterjesztő bíróság hozzáfűzi, hogy rendkívül ritkán fordul elő, hogy a nehézgépjármű-vezetők olyan hirtelen veszítsék el egyik szemükre a látásukat, hogy a jármű megállításához kizárólag a másik szemükre fennmaradó látásukat kelljen használniuk.

34 A Bayerischer Verwaltungsgerichtshof úgy véli, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt követelmény a Charta 20. cikkében, 21. cikkének (1) bekezdésében és 26. cikkében biztosított, az egyenlő bánásmódra, a fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmára és a fogyatékossággal élő személyek beilleszkedésére vonatkozó alapvető jogokba történő bevatkozásnak minősül.

35 Az érintett személy fogyatékosságán alapuló hátrányos megkülönböztetésnek minősül az, ha a W. Glatzel helyzetében található személyek nem férhetnek hozzá az olyan szakmai tevékenységekhez, amelyek gyakorlása jogilag vagy gyakorlatilag a C1 és C1E kategóriájú járművek vezetésének engedélyezésére vonatkozó feltételhez kötött. Ezenkívül sérti az egyenlő bánásmód elvét az, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletében megállapított, a vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező látásával szemben támasztott követelmények eltérőek attól függően, hogy a kérelmező az 1. vagy a 2. csoportba tartozik. Mindenesetre a kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy a legalább 0,1-es látásélesség megkövetelése bizonyos esetekben nem igazolható, és hogy arányosabb alternatív megoldást jelentene annak egyéni megvizsgálásának lehetősége, hogy a tompalátásban szenvedők a 2006/126 irányelv III. mellékletének 1. csoportjába tartozó járművezetőkhöz hasonlóan alkalmasak-e a C1 és C1E kategóriájú járművek vezetésére.

36 E körülmények között a Bayerischer Verwaltungsgerichtshof felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Összeegyeztethető-e a [Charta] 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével és 26. cikkével a […] 2006/126 […] irányelv III. mellékletének 6.4. pontja abban a tekintetben, hogy e rendelkezés – kivétel biztosításának lehetősége nélkül – a C1 és C1E kategóriájú [járművekre vonatkozó] vezetői engedélyt kérelmezőkkel szemben akkor is legalább 0,1-es látásélességet követel meg a gyengébb szemre, ha e személyek két szemüket együttesen használják, és mindkét szemükön normális látótérrel rendelkeznek?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

37 A kérdést előterjesztő bíróság kérdése lényegében arra irányul, hogy a Bíróság ítélje meg, hogy a Charta 20. cikkében, 21. cikkének (1) bekezdésében és 26. cikkében biztosított egyenlő bánásmódra, fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmára és fogyatékossággal élő személyek beilleszkedésére tekintettel érvényes-e a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja, amely a C1 és C1E kategóriájú járművek – azaz különösen nehézgépjárművek – vezetőinek látására vonatkozó minimumkövetelményeket tartalmazza.

38 A kérdést előterjesztő bíróság konkrétan úgy véli, hogy az a követelmény, miszerint a C1 és C1E kategórába tartozó gépjárművek vezetőinek a gyengébb szemükön legalább 0,1-es látásélességgel kell rendelkezniük, fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetésnek minősül az ilyen látásélességgel nem rendelkező személyekkel szemben, amennyiben azok binokuláris látással és mindkét szemükön elegendő látótérrel rendelkeznek. Az ilyen, látásélességre vonatkozó követelmény nem egyeztethető össze a fogyatékossággal élő személyek beilleszkedésének elvével sem, és a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezménnyel is ellentétes.

39 Az említett bíróság ezenkívül azt állapítja meg, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6. pontja értelmében az 1. csoportba tartozó gépjárművek – vagyis a könnyűgépjárművek – vezetői számára „kivételes esetekben” akkor is kiállítható vezetői engedély, ha egyébként nem felelnek meg a látótérre vagy a látásélességre vonatkozó előírásoknak. Azoknak a 2. csoportba tartozó járművezetőknek azonban – ideértve a C1 és C1E kategóriájú vezetői engedély kiállítását kérelmezőket is –, akik a gyengébb szemükön 0,1-nél rosszabb látásélességgel rendelkeznek, nem állítható ki vezetői engedély. Így tehát az

említett járművezetők törvény előtti egyenlőséghez való jogát sérti, ha az említett irányelv nem írja elő olyan egyéni orvosi vizsgálat lehetőségét, amely bizonyíthatná, hogy a vezetésbiztonságot nem veszélyezteti az, hogy az érintett vezetők nem felelnek meg az előírt követelményeknek.

40 A kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés megválaszolásához elsőként azt kell megállapítani, hogy az uniós jogalkotó megsértette-e a Charta 21. cikkének (1) bekezdésében foglalt hátrányos megkülönböztetés tilalmát, amikor elfogadta a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában szereplő látásélességi határértéket. Meg kell vizsgálni a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezménynek e rendelkezésre gyakorolt esetleges hatásait is. Másodikként azt kell megítélni, hogy ellentétes-e a Chartának a fogyatékossággal élő személyek beilleszkedésének elvét megfogalmazó 26. cikkével a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja, amelynek érvényességét vitatják. Harmadikként pedig azt kell megvizsgálni, hogy a Charta 20. cikkével, amely szerint a törvény előtt mindenki egyenlő, ellentétes-e az, ha bizonyos nehézgépjárművek vezetőinek nincsen lehetősége egyéni orvosi vizsgálat útján bizonyítani, hogy annak ellenére alkalmasak ilyen járművek vezetésére, hogy nem rendelkeznek a 2006/126 irányelvben előírt bizonyos fizikai képességekkel, míg egyes más járműtípusok vezetőit megilleti ez a lehetőség.

A fogyatékos személyek hátrányos megkülönböztetése tilalmának a Charta 21. cikkében foglalt követelményéről

41 Meg kell vizsgálni, hogy az alapügyben szereplő uniós szabályozás, amely a C1 és C1E kategóriájú gépjárművek vezetői számára látásélességi követelményeket ír elő, ellentétes-e a Charta 21. cikkének (1) bekezdésével, amelynek értelmében „[t]ilos minden megkülönböztetés, így különösen a […] fogyatékosság […] alapján történő megkülönböztetés”.

42 Ebben a tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy a Charta 52. cikkének (1) bekezdése értelmében az e Chartában elismert jogok és szabadságok gyakorlása csak a törvény által, valamint e jogok és szabadságok lényeges tartalmának tiszteletben tartásával korlátozható. Az arányosság elvére figyelemmel, korlátozásukra csak akkor és annyiban kerülhet sor, ha és amennyiben az elengedhetetlen, és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.

43 A Charta 20. cikkében foglalt egyenlő bánásmód elve az uniós jog alapelvének minősül, amelynek egyik sajátos kifejeződése a Charta 21. cikkének (1) bekezdésében foglalt hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ez az alapelv a Charta 52. cikke (1) bekezdésének megfelelően megköveteli az uniós jogalkotótól, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezelje eltérő módon, és a különböző helyzeteket ne kezelje egyenlő módon, hacsak ez a különbségtétel objektív módon nem igazolható (lásd ebben az értelemben:Akzo Nobel Chemicals és Akcros Chemicals kontra Bizottság ítélet, C-550/07. P, EU:C:2010:512, 54. és 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az eltérő bánásmód akkor igazolható, ha objektív és ésszerű megfontolásokon alapul, azaz kapcsolatban áll a szóban forgó szabályozás által jogszerűen elérni kívánt céllal, illetve arányos az ezen bánásmód által elérni kívánt céllal (Arcelor Atlantique et Lorraine és társai ítélet, C-127/07, EU:C:2008:728, 47. pont, valamint Schaible-ítélet, C-101/12, EU:C:2013:661, 77. pont).

44 A fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetés sajátos kérdésével kapcsolatban továbbá meg kell állapítani, hogy maga a Charta nem határozza meg a „fogyatékosság” fogalmát.

45 A foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmódra vonatkozó ítélkezési gyakorlatában a Bíróság már megállapította, hogy a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezményre tekintettel értelmezett, a foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27-i 2000/78/EK tanácsi irányelv (HL L 303., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 79. o.) alkalmazásában a „fogyatékosság” fogalma

olyan korlátozottságként értendő, amely különösen valamilyen hosszan tartó testi, szellemi vagy lelki ártalmon alapul, amely számos egyéb akadállyal együtt korlátozhatja az adott személy teljes, hatékony és más munkavállalókkal egyenlő szerepvállalását a szakmai életben (HK Danmark ítélet, C-335/11 és C-337/11, EU:C:2013:222, 37–39. pont; Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-312/11, EU:C:2013:446, 56. pont, valamint Z-ítélet, C-363/12, EU:C:2014:159, 76. pont).

46 E feltételek mellett azt kell megállapítani, hogy a fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetés tekintetében a Charta 21. cikkének (1) bekezdése konkrétan azt követeli meg az uniós jogalkotótól, hogy ne kezelje eltérő módon az elsősorban valamilyen hosszan tartó testi, szellemi vagy lelki ártalomból eredő olyan korlátozottságokat, amelyek számos egyéb akadállyal együtt korlátozhatják az adott személy teljes, hatékony és más munkavállalókkal egyenlő szerepvállalását a szakmai életben, hacsak ez a különbségtétel objektív módon nem igazolható.

47 Rá kell mutatni arra, hogy azok a személyek, akik W. Glatzelhez hasonlóan tartós érzékszervi bántalomban szenvednek, és gyengébb szemükön 0,1-nél rosszabb látásélességgel rendelkeznek, nem felelnek meg a 2006/126 irányelv III. mellékletében foglalt egészségügyi követelményeknek, és ezért számukra nem állítható ki vezetői engedély többek között a C1 és C1E járműkategóriák tekintetében. Meg kell azonban állapítani, hogy bár az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban szereplő információk szerint W. Glatzel gyengébb szemének látásélessége igen rossz, két szemét használva binokuláris látásélessége mégis 1,0-ás, vagyis „teljesnek” mondható. A Bíróságnak e tekintetben nem áll elegendő információ a rendelkezésére annak megítéléséhez, hogy ez a bántalom a Charta 21. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „fogyatékosságnak” tekinthető-e.

48 Annak megítéléséhez azonban, hogy a 2006/126 irányelv a Charta 21. cikkének (1) bekezdésére tekintettel érvényes-e, nem kell végérvényesen eldönteni azt, hogy az alapügyben W. Glatzel ez utóbbi rendelkezés értelmében fogyatékosnak minősül-e. Ugyanis még ha adottnak is vesszük azt, hogy a W. Glatzelhez hasonló személyek állapota a „fogyatékosság” Charta értelmében vett fogalma alá tartozik, az abban megtestesülő eltérő bánásmód, hogy azért nem állítanak ki számára C1 és C1E járműkategóriákra vonatkozó vezetői engedélyt, mert nem megfelelő a látásélessége, a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó, feltétlenül érvényesítendő megfontolásokra tekintettel objektíven igazolható.

49 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság például az életkorral vagy a nemmel összefüggő egyenlő bánásmód elvével kapcsolatban már megállapította, hogy az ilyen okokkal kapcsolatos jellemző alapján történő eltérő bánásmód nem jelent hátrányos megkülönböztetést – vagyis a Charta 21. cikke (1) bekezdésének megsértését –, ha az érintett szakmai tevékenység jellege vagy gyakorlásának feltételei miatt a szóban forgó jellemző lényeges és meghatározó szakmai követelményt képez, feltéve hogy az ilyen eltérő bánásmód célja jogszerű, és a követelmény a kitűzött célokhoz képest arányos (lásd ebben az értelemben: Wolf-ítélet, C-229/08, EU:C:2010:3, 35. pont, és Prigge és társai ítélet, C-447/09, EU:C:2011:573, 66. pont; valamint ebben az értelemben a nemen alapuló hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatban: Johnston-ítélet, 222/84, EU:C:1986:206, 40. pont, és Sirdar-ítélet, C-273/97, EU:C:1999:523, 25. pont).

50 Ugyanezen elgondolások mentén a jelen ügy tekintetében meg kell állapítani, hogy az azon alapuló eltérő bánásmód, hogy az adott személy rendelkezik-e a gépjárművezetéshez szükséges látásélességgel, főszabály szerint nem ellentétes a fogyatékosságon alapuló hátrányos megkülönböztetésnek a Charta 21. cikke (1) bekezdése értelmében vett tilalmával, amennyiben az ilyen követelmény valóban közérdekű célt szolgál, szükséges és nem tekinthető aránytalan tehernek.

51 E tekintetben a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a közúti közlekedésbiztonság javítása közérdekű uniós célnak minősül (lásd ebben az értelemben különösen: Schaik-ítélet, C-55/93, EU:C:1994:363, 19. pont; Cura Anlagen ítélet, C-451/99, EU:C:2002:195, 59. pont; Bizottság kontra Finnország ítélet, C-54/05, EU:C:2007:168, 40. pont; Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-110/05, EU:C:2009:66, 60. pont; Attanasio Group ítélet, C-384/08, EU:C:2010:133, 50. pont; Bizottság kontra

Portugália ítélet, C-438/08, EU:C:2009:651, 48. pont; Grasser-ítélet, C-184/10, EU:C:2011:324, 26. pont; valamint Apelt-ítélet, C-224/10, EU:C:2011:655, 47. pont). A 2006/126 irányelv ugyanis azáltal, hogy III. mellékletében minimális látásélességi értéket állapít meg a gyengébb szemre az e melléklet szerinti 2. csoportba tartozó vezetők tekintetében, a közúti közlekedésbiztonság javítását célozza, és ennélfogva közérdekű célt szolgál.

52 A gépjárművek vezetéséhez szükséges látásélességi minimumszabályokra vonatkozó arányossági követelmények bírósági felülvizsgálatával kapcsolatban rá kell mutatni arra, hogy az uniós jogalkotó az alapeljárásban szereplőkhöz hasonló, összetett orvosi jellegű értékeléseket illetően széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, és a Bíróság felülvizsgálatának annak vizsgálatára kell korlátozódnia, hogy ennek a mérlegelési jogkörnek a gyakorlása nem volt-e nyilvánvalóan hibás, vagy nem követtek-e el hatáskörrel való visszaélést, illetve hogy az uniós jogalkotó nem lépte-e nyilvánvalóan túl a mérlegelési jogkörének kereteit (lásd ebben az értelemben: Enviro Tech (Europe) ítélet, C-425/08, EU:C:2009:635, 47. pont; Afton Chemical ítélet, C-343/09, EU:C:2010:419, 28. pont, valamint Etimine-ítélet, C-15/10, EU:C:2011:504, 60. pont).

53 Ugyanakkor az uniós jogalkotónak a választását még ilyen mérlegelési jogkör birtokában is objektív megfontolásokra kell alapoznia (lásd: Vodafone és társai ítélet, C-58/08, EU:C:2010:321, 53. pont) és biztosítania kell az alapvető jogok tiszteletben tartását (lásd ebben az értelemben: Volker und Markus Schecke és Eifert ítélet, C-92/09 és C-93/09, EU:C:2010:662, 46. pont, valamint Association belge des Consommateurs Test-Achats és társai ítélet, C-236/09, EU:C:2011:100, 17. pont).

54 A gépjárművezetőkre vonatkozó látásélességi minimumszabályok szükségességével kapcsolatban rá kell mutatni arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy a vezetői engedélyek jogosultjai – különösen látásukat illetően – megfelelő testi adottságokkal rendelkezzenek, mivel a fizikai hiányosságoknak súlyos következményei lehetnek (lásd analógia útján, a közforgalmi pilótákra vonatkozóan: Prigge és társai ítélet EU:C:2011:573, 67. pont). Valóban köztudomású, hogy a látás alapvető funkció a gépjárművek vezetéséhez, és ezért minél korlátozottabb ez a funkció, annál szükségesebbnek tűnik a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó követelmények figyelembevétele.

55 Jóllehet a vezetői engedély kiállításának a bizonyos mértékű látásélességgel nem rendelkező személyektől való megtagadása szükséges és ezért valóban hatékony eszköznek tekinthető a közlekedésbiztonság javítására, mivel az említett személyeket kizárja a közúti forgalomból, az ilyen tilalomnak ugyanakkor nem szabad aránytalan terhet jelentenie.

56 Ezért az alapeljáráshoz hasonló ügyekben az arányosság elve konkrétan azt követeli meg, hogy az egyenlő bánásmód elve összhangba kerüljön a gépjárművezetés feltételei szempontjából meghatározó közúti közlekedésbiztonsági követelményekkel (lásd analógia útján: Johnston- ítélet, EU:C:1986:206, 38. pont; Sirdar-ítélet, EU:C:1999:523, 26. pont, és Kreil-ítélet, C-285/98, EU:C:2000:2, 23. pont).

57 Ennélfogva azt kell megvizsgálni, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja, amely a III. melléklet szerinti 2. csoportba tartozó gépjárművezetőkre vonatkozóan 0,1-es látásélességi minimumértéket ír elő, nem aránytalan-e a kitűzött célhoz képest.

58 Emlékeztetni kell arra, hogy a gépjárművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozóan a 2006/126 irányelv III. mellékletében megfogalmazott minimumkövetelményeket – ahogyan ez az irányelv (8) preambulumbekezdéséből is kitűnik – az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdése c) pontjának megfelelően, közúti közlekedésbiztonsági okokból határozták meg.

59 A 2006/126 irányelv 9. cikke alapján létrejött, vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság elindította a „Látás” munkacsoportot, amely 2005 májusában közzétette a „New standards for the visual functions of drivers” című jelentést. E jelentés szerint igaz ugyan, hogy a szigorú látásra vonatkozó követelmények

szolgálják legjobban a közúti közlekedésbiztonság célját, a vezetésnek a mai társadalomban betöltött alapvető társadalmi és gazdasági jelentőségére tekintettel azonban nem szabad, hogy ezek a követelmények indokolatlanul zárjanak ki embereket a gépjárművezetési tevékenységből.

60 Az említett munkacsoport szakértői ebben a jelentésben annak elismerése mellett, hogy a látásélességi minimumértékek meghatározásához kevés kutatási adat áll rendelkezésre, azt állapították meg, hogy a 2006/126 irányelv III. melléklete szerinti 2. csoportba tartozó járművezetők – vagyis a nehézgépjármű-vezetők – tekintetében az e rendeletben a gyengébb szemre előírt 0,5-ös látásélességi minimumérték már nem indokolt. A „Látás” munkacsoport ugyan úgy ítélte meg, hogy elfogadható az a nézet, miszerint a gépjárművezetés két szemmel végzett tevékenység, és ezért a 2. csoportba tartozó járművezetőkre vonatkozóan nem támasztható olyan követelmény, amely csak az egyik szem látásélességére vonatkozik, azonban azt állapította meg, hogy az említett 2. csoportba tartozó járművezetők fokozott felelőssége annak megkövetelése mellett szól, hogy ezek a járművezetők egy „tartalék szemmel” is rendelkezzenek, hogy adott esetben gyengébb szemüket használva járművükkel meg tudjanak állni az út szélén.

61 Az uniós jogalkotó a „Látás” munkacsoport ezen javaslatai alapján úgy módosította a 2006/126 irányelv III. mellékletét, hogy az e melléklet szerinti 2. csoportba tartozó járművezetők tekintetében a gyengébb szemre előírt minimális látásélességi értéket 0,5-ről 0,1-re csökkentette. A „Látás” munkacsoport jelentésében egyébként kifejezetten említi a tompalátásnak a gépjárművezetőkre gyakorolt hatásait.

62 E feltételek mellett úgy tűnik, hogy az uniós jogalkotó a probléma ismeretében módosította az említett mellékletet, és igyekezett a lehető legnagyobb mértékben korlátozni, hogy a látásfogyatékosságban szenvedők jogai sérüljenek.

63 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből azonban az derül ki, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára még ez a 2006/126 irányelvben szereplő 0,1-es határérték is túlzottnak tűnik.

64 A 2006/126 irányelvben előírt látásélességi minimumértékek meghatározásával kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jogalkotó az összetett, orvosi jellegű – így például a gépjárművezetéshez szükséges látásélességre vonatkozó – kérdéseket illetően széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik. Ebben az összefüggésben az uniós bíróság nem helyettesítheti a saját, tudományos és műszaki jellegű ténybeli megállapításaival az uniós jogalkotó megállapításait, akit a Szerződés e feladat elvégzésére felhatalmazott (ez utóbbi tekintetben lásd különösen: Afton Chemical ítélet, EU:C:2010:419, 28. pont).

65 Ezenkívül a „Látás” munkacsoport jelentésében feljegyezte, hogy kevés tudományos kutatást végeztek a gépjárművezetők látásának egyes aspektusaira vonatkozóan. E tekintetben szintén emlékeztetni kell a Bíróság ítélkezési gyakorlatára, amely szerint, ha az emberi egészséget veszélyeztető kockázat létét vagy mértékét illetően bizonytalanság áll fenn, akkor az uniós jogalkotó védelmi intézkedéseket hozhat még azelőtt, mielőtt ezen kockázatok bekövetkezése és súlyossága teljesen kimutatható lenne (lásd ebben az értelemben: Egyesült Királyság kontra Bizottság ítélet, C-180/96, EU:C:1998:192, 99. pont; Bizottság kontra Dánia ítélet, C-192/01, EU:C:2003:492, 49. pont, valamint Gowan Comércio Internacional e Serviços ítélet, C-77/09, EU:C:2010:803, 73. pont).

66 Tekintettel arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság és a közlekedők egészségének védelme szorosan összefügg, az uniós jogalkotó a látásélességi minimumkövetelményeknek a tudományos és műszaki fejlődéshez való, a 2006/126 irányelv 8. cikke alapján történő hozzáigazítása során előnyben részesítheti a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó megfontolásokat, ha hiányzik a tudományos bizonyosság. Ezért az a tény, hogy az uniós jogalkotó arra törekedve, hogy a közúti közlekedésbiztonságot ne veszélyeztesse, úgy határozott, hogy nem törli el az összes, az említett irányelv III. melléklete szerinti 2. csoportba tartozó járművezetők gyengébb szemére vonatkozó látásélességi minimumkövetelményt, nem teszi aránytalanná ezt a hozzáigazító intézkedést.

67 A kérdést előterjesztő bíróság végül arra mutat rá, hogy az a tény, hogy W. Glatzel nem kapta meg a kért vezetői engedélyt, hátrányos megkülönböztetésnek minősülhet a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezmény 2. cikke értelmében. Az említett, „Meghatározások” című cikkben többek között az áll, hogy a fogyatékosság alapján történő hátrányos megkülönböztetés a hátrányos megkülönböztetés minden formáját magában foglalja, egyebek között az ésszerű alkalmazkodás megtagadását.

68 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az Unió a 2010/48 határozattal jóváhagyta a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezményt. Következésképpen ezen egyezmény rendelkezései, az egyezmény hatálybalépésétől az uniós jogrend szerves részét képezik (lásd: Haegeman-ítélet, 181/73, EU:C:1974:41, 5. pont, és Z-ítélet, EU:C:2014:159, 73. pont). A 2010/48 határozat II. mellékletében szereplő függelékből továbbá kitűnik, hogy a személyes mobilitás vonatkozásában a 2006/126 irányelv azon uniós jogi aktusok közé tartozik, amelyek az említett egyezmény által szabályozott kérdéseket érintik.

69 Tekintettel azonban arra – ahogyan ez a Bíróság ítélkezési gyakorlatából is következik –, hogy a fogyatékosságról szóló ENSZ egyezmény rendelkezéseinek végrehajtása vagy hatálya a szerződő felek későbbi aktusainak van alárendelve, ezen egyezmény rendelkezései tartalmuk vonatkozásában nem minősülnek feltétel nélkülinek és kellően pontosnak ahhoz, hogy lehetővé tegyék az uniós jogi aktus érvényességének az említett egyezmény rendelkezéseire tekintettel történő felülvizsgálatát (lásd ebben az értelemben: Z-ítélet, EU:C:2014:159, 89 és 90. pont).

70 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ugyanakkor az Unió által megkötött nemzetközi megállapodásoknak a másodlagos joggal szembeni elsőbbsége azt írja elő, hogy az utóbbi szövegét úgy kell értelmezni, hogy az lehetőleg összhangban legyen e megállapodásokkal (lásd különösen: Bizottság kontra Németország ítélet, C-61/94, EU:C:1996:313, 52. pont; HK Danmark ítélet, EU:C:2013:222, 29. pont, valamint Z.-ítélet, EU:C:2014:159, 72. pont).

71 Meg kell állapítani, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja egyértelműen úgy rendelkezik, hogy a C1 és C1E kategóriájú gépjárművek vezetőinek legalább 0,1-es látásélességgel kell rendelkezniük a gyengébb szemükön. E feltételek mellett nem tűnik lehetségesnek úgy értelmezni a másodlagos jog e rendelkezését, hogy az eltérést engedjen az egyértelmű szabálytól, amely meghatározza ezt a minimumértéket.

72 A fenti megállapítások összességéből az következik, hogy az uniós jogalkotó a vitatott érvényességű rendelkezés meghozatalakor oly módon mérlegelte a közúti közlekedésbiztonsági követelményeket és a látásfogyatékosokra vonatkozó hátrányos megkülönböztetés tilalmát, amely az elérni kívánt célokhoz képest nem tekinthető aránytalannak.

73 A fenti megállapítások összességére tekintettel azt kell megállapítani, hogy a feltett kérdés vizsgálata során nem merült fel olyan tényező, amely a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának a Charta 21. cikkének (1) bekezdésével összefüggő érvényességét érinthetné.

A fogyatékossággal élő személyek beilleszkedésére vonatkozóan a Charta 26. cikkében rögzített elvről

74 Emlékeztetni kell arra, hogy – ahogyan ez a Charta 52. cikkének (5) és (7) bekezdéséből és az Alapjogi Chartához fűzött, a Charta 26. cikkére és 52. cikkének (5) bekezdésére vonatkozó magyarázatokból (HL 2007. C 303., 71. o.) is kitűnik – a Charta 26. cikkében megfogalmazott alapelvet, vagyis a fogyatékossággal élő személyek beilleszkedését végrehajtó uniós jogalkotói aktusok értelmezése és felülvizsgálata érdekében hivatkozni lehet az említett cikkre.

75 Ezen alapelv 2006/126 irányelv általi végrehajtását illetően az irányelvnek különösen a (14) preambulumbekezdéséből az következik, hogy „külön rendelkezéseket kell elfogadni a testi fogyatékossággal élő személyek járművezetésének megkönnyítésére”. Az említett irányelv 5. cikkének

(2) bekezdése is hivatkozik azokra a feltételekre – többek között az átalakított járművek vezetésének engedélyezésével kapcsolatban –, amelyek mellett a testi fogyatékossággal élő vezetők számára vezetői engedély állítható ki.

76 Mivel tehát a 2006/126 irányelv a Charta 26. cikkében megfogalmazott alapelvet végrehajtó uniós jogalkotói aktusnak mindősül, ezt a rendelkezést alkalmazni kell az alapügyben.

77 Ezenkívül a Charta 51. cikke (1) bekezdésének második mondata alapján az uniós jogalkotó betartja a Chartában foglalt elveket, valamint előmozdítja azok alkalmazását. A fogyatékossággal élő személyek beilleszkedését illetően a Charta 26. cikke kimondja, hogy az Unió elismeri és tiszteletben tartja a fogyatékkal élő személyek jogát az önállóságuk, társadalmi és foglalkozási beilleszkedésük, valamint a közösség életében való részvételük biztosítását célzó intézkedésekre.

78 Ennélfogva, bár a Charta 26. cikke megköveteli a fogyatékkal élő személyek beilleszkedést célzó intézkedésekhez fűződő jogának betartását és elismerését, az e cikkben megfogalmazott alapelv nem foglalja magában azt, hogy az uniós jogalkotó köteles lenne valamilyen különleges intézkedést elfogadni. Ahhoz ugyanis, hogy e cikk teljes mértékben kifejthesse hatásait, azt uniós jogi vagy nemzeti jogi rendelkezésekben kell pontosítani. Következésképpen önmagában az említett cikk nem ruházhat a magánszemélyekre olyan alanyi jogot, amelyre hivatkozni lehet (lásd ebben az értelemben a Charta 27. cikkével kapcsolatban: Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, 45. és 47. pont).

79 A fenti megfontolások összességére tekintettel azt kell megállapítani, hogy a kérdés vizsgálata során nem merült fel olyan tényező, amely a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának a Charta 26. cikkének (1) bekezdésével összefüggő érvényességét érinthetné.

A Charta 20. cikkében foglalt törvény előtti egyenlőségről

80 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy a 2006/126 irányelv III. melléklete szerinti 1. csoportba tartozó azon járművezetők számára, akik nem felelnek meg a látásélességi követelményeknek, „kivételes esetekben” mégis megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiállítása, ha a járművezető egyéni vezetési alkalmassági vizsgálatnak veti alá magát. Ezért az, hogy a III. melléklet szerinti 2. csoportba tartozó járművezetőket nem illeti meg ez a lehetőség, a Charta 20. cikkébe ütköző eltérő bánásmódot eredményezhet.

81 Ez a cikk, amely„A törvény előtti egyenlőség” címet viseli – ahogyan ez a jelen ítélet 43. pontjában már említésre került – különösen arra irányul, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon.

82 Következésképpen azt kell megítélni, hogy a 2006/126 irányelv III. melléklete szerinti 1. csoportba tartozó járművezetők helyzete és az e melléklet szerinti 2. csoportba tartozó járművezetők helyzete összehasonlítható-e.

83 E tekintetben – ahogyan ezt a főtanácsnok indítványának 62. pontjában megjegyezte – az uniós jogalkotónak gondja volt arra, hogy a gépjármű rakszelvényének, a szállított utasok számának és a következésképpen az e gépjárművek vezetéséből eredő felelősségnek a függvényében, gépjárművezetők két kategóriáját hozza létre. Az érintett járművek jellemzői – így például méretük, súlyuk vagy kormányozhatóságuk – indokolttá teszik, hogy a vezetésükhöz szükséges vezetői engedély kiállítására eltérő feltételek vonatkozzanak. Ebből következően az ilyen járművek vezetőinek helyzete nem hasonlítható össze.

84 Amennyiben az említett helyzetek nem hasonlíthatók össze, az adott helyzetek eltérő kezelése nem sérti egyik járművezetői csoportba tartozó vezetők törvény előtti egyenlőséghez fűződő, a Charta 20. cikkében foglalt jogát sem.

85 Így, mivel az 1. és a 2. csoportba tartozó járművezetők helyzete nem hasonlítható össze, nem ütközik a Charta 20. cikkébe a 2006/126 irányelv III. melléklete 6. pontjának azon része, amely az 1. csoportba tartozó gépjárművezetők számára „kivételes esetekben” akkor is megengedi a vezetői engedély kiállítását, ha egyébként nem felelnek meg az ezen irányelvben, e csoportba tartozó járművezetőkre vonatkozóan előírt látásélességi követelményeknek, a 2. csoportba tartozó járművezetők számára viszont nem engedi meg ugyanezt.

86 A fenti megfontolások összességére tekintettel azt kell megállapítani, hogy a kérdés vizsgálata során nem merült fel olyan tényező, amely a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának a Charta 20. cikkével, 21. cikkének (1) bekezdésével, illetve 26. cikkével összefüggő érvényességét érinthetné.

A költségekről

87 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

A kérdés vizsgálata során nem merült fel olyan tényező, amely a 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. melléklete 6.4. pontjának érvényességét az Európai Unió Alapjogi Chartája 20. cikkére, 21. cikkének (1) bekezdésére, illetve 26. cikkére tekintettel érinthetné.

Aláírások