Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2014. gada 22. maijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Transports — Direktīva 2006/126/EK — III pielikuma 6.4. punkts — Spēkā esamība — Eiropas Savienības Pamattiesību harta — 20. pants, 21. panta 1. punkts un 26. pants — Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencija par personu ar invaliditāti tiesībām — Vadītāja apliecība — Fiziskā un garīgā piemērotība, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli — Obligātie standarti — Redzes asums — Vienlīdzīga attieksme — Iespējas piemērot atkāpi neesamība — Samērīgums

Lieta C-356/12

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* (Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2012. gada 5. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2012. gada 27. jūlijā, tiesvedībā

Wolfgang Glatzel

pret

Freistaat Bayern.

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*], A. Ross [*A. Rosas*] (referents), D. Švābi [*D. Šváby*] un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerāladvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretārs M. Aleksejevs [*M. Aleksejev*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2013. gada 20. jūnija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *W. Glatzel* vārdā – *E. Giebler*, *Rechtsanwalt*,

— *Freistaat Bayern* vārdā – *M. Niese*, pārstāvis,

— Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *K. Petersen*, pārstāvji,

— Eiropas Parlamenta vārdā – *A. Troupiotis* un *P. Schonard*, pārstāvji,

— Eiropas Savienības Padomes vārdā – *E. Karlsson*, *R. Wiemann* un *Z. Kupčová*, pārstāves,

* Tiesvedības valoda – vācu.

— Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *J. Hottiaux*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2013. gada 18. jūlija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām (OV L 403, 18. lpp., un labojums – OV 2009, L 19, 67. lpp.), kurā grozījumi ir izdarīti ar Komisijas 2009. gada 25. augusta Direktīvu 2009/113/EK (OV L 223, 31. lpp., turpmāk tekstā – "Direktīva 2006/126"), III pielikuma 6.4. punkta atbilstību Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 20. pantam, 21. panta 1. punktam un 26. pantam, aplūkojot saistībā ar fiziskās piemērotības, lai vadītu mehāniskos transportlīdzekļus, minimālajām prasībām attiecībā uz redzes asumu.

2 Šis lūgums tika sniegts tiesvedībā, kurā *W. Glatzel* vēršas pret *Freistaat Bayern* saistībā ar lēmumu, ar kuru *W. Glatzel* tika atteikts izsniegt vadītāja apliecību transportlīdzekļiem, kas ietilpst Direktīvā 2006/126 definētajās kategorijās C1 un C1E, jo viņa sliktāk redzošās acs redzes asums nesasniedz šīs direktīvas III pielikuma 6.4. punktā prasīto minimālo līmeni.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām, kas Eiropas Kopienas vārdā ir apstiprināta ar Padomes 2009. gada 26. novembra Lēmumu 2010/48/EK (OV 2010, L 23, 35. lpp.; turpmāk tekstā – "ANO konvencija par invaliditāti"), preambulas e) apsvērumā ir noteikts:

"Šīs konvencijas dalībvalstis,

[..]

e) atzīstot, ka invaliditātes jēdziens pastāvīgi attīstās un ka invaliditāte rodas, cilvēkiem ar nespēju saskaroties ar attieksmes un apkārtējās vides šķēršļiem, kas ierobežo vienlīdzīgas iespējas pilnvērtīgi un efektīvi līdzdarboties sabiedrības dzīvē".

4 Atbilstoši šīs konvencijas 1. pantam ar nosaukumu "Mērķis":

"Šīs konvencijas mērķis ir veicināt, aizsargāt un nodrošināt to, lai visas personas ar invaliditāti varētu pilnībā un vienlīdzīgi izmantot visas cilvēktiesības un pamatbrīvības, un veicināt tām piemītošās cieņas ievērošanu.

Pie personām ar invaliditāti pieder personas, kurām ir ilgstoši fiziski, garīgi, intelektuāli vai maņu traucējumi, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var apgrūtināt to pilnvērtīgu un efektīvu līdzdalību sabiedrības dzīvē vienlīdzīgi ar citiem."

5 Minētās konvencijas 2. pantā ar nosaukumu "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā konvencijā:

[..]

"diskriminācija invaliditātes dēļ" nozīmē jebkāda veida nošķiršanu, izslēgšanu vai ierobežošanu invaliditātes dēļ, kuras mērķis ir traucēt vai pilnībā nepieļaut visu politisko, ekonomisko, sociālo, kultūras, pilsonisko vai citu cilvēktiesību un pamatbrīvību atzīšanu, izmantošanu vai īstenošanu vienlīdzīgi ar citiem vai kurai ir tādas sekas. Tā ietver visas diskriminācijas formas, tostarp saprātīga pielāgojuma atteikumu;

[..]."

6 ANO konvencijas par invaliditāti 4. pantā ar nosaukumu "Vispārējās saistības" ir noteikts:

"1. Dalībvalstis apņemas nodrošināt un veicināt to, lai visas personas ar invaliditāti varētu pilnībā īstenot visas cilvēktiesības un pamatbrīvības bez jebkāda veida diskriminācijas invaliditātes dēļ. Šai nolūkā dalībvalstis apņemas:

a) pieņemt visus atbilstošos likumdošanas, administratīvos un citus pasākumus šajā konvencijā atzīto tiesību īstenošanai;

b) veikt visus nepieciešamos, tostarp likumdošanas, pasākumus, lai mainītu vai atceltu pastāvošos likumus, noteikumus, paražas un praksi, kas rada personu ar invaliditāti diskrimināciju;

c) ņemt vērā personu ar invaliditāti cilvēktiesību aizsardzību un veicināšanu visās stratēģijās un programmās;

d) atturēties no jebkādām tādām darbībām vai prakses, kas neatbilst šai konvencijai, un nodrošināt, lai valsts iestādes un institūcijas rīkotos saskaņā ar šo konvenciju;

e) veikt visus atbilstošos pasākumus, lai likvidētu diskrimināciju invaliditātes dēļ, ko piekopj jebkāda persona, organizācija vai privāts uzņēmums;

[..]."

7 Šīs konvencijas 5. pants ar nosaukumu "Vienlīdzība un diskriminācijas aizliegums" ir izteikts šādā redakcijā:

"1. Dalībvalstis atzīst, ka visi cilvēki ir vienlīdzīgi likuma priekšā un saskaņā ar to un ka visiem cilvēkiem bez jebkādas diskriminācijas ir tiesības uz vienādu likuma aizsardzību un uz likumā paredzēto priekšrocību vienādu izmantošanu.

2. Dalībvalstis aizliedz jebkādu diskrimināciju invaliditātes dēļ un garantē personām ar invaliditāti vienlīdzīgu un efektīvu tiesisko aizsardzību pret diskrimināciju jebkāda iemesla dēļ.

3. Lai veicinātu vienlīdzību un likvidētu diskrimināciju, dalībvalstis veic visus atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek veikti saprātīgi pielāgojumi.

4. Īpašos pasākumus, kas ir nepieciešami, lai paātrinātu vai sasniegtu personu ar invaliditāti faktisku vienlīdzību, neuzskata par diskrimināciju šīs konvencijas nozīmē."

8 Minētās konvencijas 27. panta ar nosaukumu "Darbs un nodarbinātība" 1. punkta a) apakšpunktā ir noteikts:

"Dalībvalstis atzīst personu ar invaliditāti tiesības uz darbu vienlīdzīgi ar citiem; tās ietver iespēju pelnīt iztikas līdzekļus ar darbu, kuru persona ar invaliditāti brīvi izvēlas vai kuram piekrīt darba tirgū un darba vidē, kas ir atklāta, veicina integrāciju un ir pieejama personām ar invaliditāti. Dalībvalstis nodrošina un veicina tiesību uz darbu īstenošanu, tostarp personām, kas par personām ar invaliditāti kļuvušas darbā, un veic atbilstošus pasākumus, tostarp pieņemot normatīvos aktus, lai cita starpā:

a) aizliegtu diskrimināciju invaliditātes dēļ attiecībā uz visiem jautājumiem, kas saistīti ar nodarbinātību, ieskaitot darbā pieņemšanas, nolīgšanas un nodarbinātības nosacījumus, darba saglabāšanu, karjeras virzību un drošus un veselīgus darba apstākļus".

Savienības tiesības

9 Atbilstoši Direktīvas 2006/126 preambulas 8. apsvērumam:

"Ceļu satiksmes drošības dēļ būtu jāparedz minimālās prasības, lai varētu saņemt vadītāja apliecību. Ir jāsaskaņo standarti braukšanas eksāmeniem un vadītāju apliecību izsniegšanai. Lai to varētu izdarīt, būtu jādefinē attiecīgās zināšanas, braukšanas prasmes un stils; lai varētu vadīt mehāniskus transportlīdzekļus, uz tiem būtu jābalsta braukšanas eksāmens, un no jauna jādefinē minimālie fiziskas un garīgas piemērotības standarti, kam jābūt ievērotiem, lai varētu vadīt šādus transportlīdzekļus."

10 Šīs direktīvas preambulas 14. apsvērumā ir noteikts:

"Būtu jāpieņem īpaši noteikumi, lai personām ar fizisko spēju traucējumiem būtu vieglāk vadīt transportlīdzekļus."

11 Minētās direktīvas preambulas 19. apsvērumā ir paredzēts:

"Komisijai būtu jāļauj pielāgot I līdz VI pielikumu, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību."

12 Direktīvas 2006/126 4. pantā ar nosaukumu "Kategorijas, definīcijas un minimālais vecums" ir noteikts:

"1. Vadītāja apliecība, kas paredzēta 1. pantā, dod tiesības vadīt turpmāk definētu kategoriju pašgājējus transportlīdzekļus. [..]

[..]

4. Mehāniskie transportlīdzekļi:

[..]

d) C1 kategorija:

transportlīdzekļi, kuri nepieder pie D1 vai D kategorijas, kuru maksimāli atļautā masa pārsniedz 3 500 kg, bet nepārsniedz 7 500 kg, un kuri ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; šīs kategorijas mehāniskiem transportlīdzekļiem var piejūgt piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

e) C1E kategorija:

— neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu grupa, kurā ir C1 kategorijas vilcējtransportlīdzeklis un tā piekabes vai puspiekabes maksimālā atļautā masa ir lielāka par 750 kilogramiem ar noteikumu, ka grupas maksimālā atļautā kopējā masa nepārsniedz 12 000 kg,

— neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu grupa, kurā ir B kategorijas vilcējtransportlīdzeklis un tā piekabei vai puspiekabei atļautā masa ir lielāka par 3 500 kg ar noteikumu, ka grupas maksimālā atļautā kopējā masa nepārsniedz 12 000 kg,

— minimālais vecums C1 un C1E kategorijai ir 18 gadi, neskarot tādu transportlīdzekļu vadīšanas noteikumus, kuri ir minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu [OV L 226, 4. lpp.];

[..].”

13 Šīs direktīvas 7. pants ar nosaukumu “Izsniegšana, derīguma termiņš un atjaunošana” ir izteikts šādā redakcijā:

“1. Vadītāju apliecības izsniedz tikai šādiem pretendentiem:

a) kas ir izturējuši braukšanas prasmes un stila pārbaudi un teorētisku zināšanu pārbaudi un atbilst medicīniskiem standartiem saskaņā ar II un III pielikumu;

[..]

3. Beidzoties vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņam, to atjaunošanai nepieciešami:

a) C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategorijas vadītāju apliecībām – apliecinājums, ka joprojām pastāv atbilstība III pielikumā izklāstītajiem minimālajiem fiziskas un garīgas piemērotības standartiem; [..]

[..].”

14 Minētās direktīvas 8. pantā ar nosaukumu “Pielāgošana zinātnes un tehnikas progresam” ir noteikts:

“Grozījumus, kas ir vajadzīgi, lai pielāgotu I līdz VI pielikumu zinātnes un tehnikas progresam, pieņem saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto kārtību.”

15 Direktīvas 2006/126 9. pantā ar nosaukumu “Komiteja” ir paredzēts:

“1. Komisijai palīdz vadītāju apliecību komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”

16 Direktīvas 2006/126 III pielikums attiecas uz minimālajiem fiziskās un garīgās piemērotības standartiem, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli, ieskaitot prasības redzes jomā. Šī pielikuma vajadzībām vadītāji ir sadalīti divās grupās, tas ir, 1. grupā, kurā ir ietverti to transportlīdzekļu vadītāji, kuri pieder A, A1, A2, AM, B, B1, kā arī BE kategorijai, un 2. grupā, kas apvieno C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļu vadītājus.

17 Saistībā ar medicīniskajām pārbaudēm attiecībā uz redzi Direktīvas 2006/126 III pielikumā ir paredzēts:

"6. Visi pretendenti uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību iziet attiecīgu pārbaudi, lai pārbaudītu, vai viņiem ir mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai atbilstīgs redzes asums. Ja ir iemesls šaubām, vai pretendenta redze ir atbilstīga, viņš ir jāpārbauda kompetentai medicīnas iestādei. Šajā pārbaudē īpaši jāpievērš vērība: redzes asumam, redzes laukam, redzei krēslā, jutīgumam pret apžilbinošu gaismu un kontrastjutībai, diplopijai un citām redzes funkcijām, kas varētu apdraudēt transportlīdzekļa drošu vadīšanu.

Pirmās grupas transportlīdzekļa vadītājiem, kuru redzes lauks vai redzes asums neatbilst noteiktajam standartam, var piešķirt braukšanas atļauju "izņēmuma gadījumos". Šādos gadījumos transportlīdzekļa vadītājam jāiziet medicīniskā pārbaude kompetentā medicīnas iestādē, lai pierādītu, ka viņam nav citu redzes funkciju traucējumu, tostarp jutīguma pret apžilbinošu gaismu un kontrastjutības, vājas redzes krēslā. Transportlīdzekļa vadītājam vai pretendentam uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību arī jāiziet pozitīvs praktisks tests, ko veic kompetentā iestāde.

1. grupa:

6.1. Pretendentiem uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību vai šādas apliecības atjaunošanu ir jābūt binokulārās redzes asumam, vajadzības gadījumā lietojot koriģējošās lēcas, vismaz 0,5, skatoties ar abām acīm kopā.

Turklāt horizontālās redzes laukam jābūt vismaz 120 grādu, bet tā plašumam vismaz 50 grādu laterāli un 20 mediāli. Nedrīkst būt redzes traucējumi 20 centrālo grādu rādiusā.

Ja ir konstatēta vai atzīta progresējoša acu slimība, transportlīdzekļu vadītāja apliecības var izdot vai atjaunot, ja pretendents regulāri iziet kompetentas medicīnas iestādes pārbaudes.

6.2. Pretendentiem uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību vai tās atjaunošanu, kuriem ir pilnīgs vienas acs funkcionāls redzes zudums vai kuri lieto tikai vienu aci (piemēram, diplopijas gadījumā) redzes asumam ir jābūt vismaz 0,5 – ar koriģējošām lēcām, ja tas nepieciešams. Kompetentai medicīnas iestādei ir jāapstiprina, ka šis monokulārās redzes stāvoklis ir pastāvējis pietiekami ilgi, lai būtu notikusi pielāgošanās, un ka šīs acs redzes lauks atbilst 6.1. punkta prasībām.

6.3. Ja nesen konstatēta diplopija vai vienas acs redzes zudums, jāparedz pietiekami ilgs pielāgošanās laikposms (piemēram, seši mēneši), kad vadīt transportlīdzekli nav atļauts. Pēc minētā laikposma beigām saņemt atļauju vadīt transportlīdzekli var tikai pēc redzes un satiksmes speciālistu labvēlīga atzinuma saņemšanas.

2. grupa:

6.4. Pretendentiem uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību vai uz tās atjaunošanu redzes asumam labāk redzošajai acij jābūt vismaz 0,8 un sliktāk redzošajai acij vismaz 0,1 – ar koriģējošām lēcām, ja tas nepieciešams. Ja lielumu 0,8 un 0,1 sasniegšanai tiek lietotas koriģējošās lēcas, minimālais redzes asums (0,8 un 0,1) ir jāpanāk, to koriģējot vai nu ar brillēm, kuru stiprums nepārsniedz plus astoņas dioptrijas, vai ar kontaktlēcām. Korekcijai jābūt viegli panesamai.

Turklāt abu acu horizontālajam redzes laukam jābūt vismaz 160 grādi[em], bet tā plašumam vismaz 70 grādi[em] laterāli un 30 grādi[em] mediāli. Nedrīkst būt redzes traucējumi 30°centrālo grādu rādiusā.

Transportlīdzekļa vadītāja apliecības neizdod un neatjauno pretendentiem vai vadītājiem, kuriem konstatēti kontrastjutības traucējumi vai diplopija.

Ja ir būtisks vienas acs redzes zudums, jāparedz pietiekams pielāgošanās laikposms (piemēram, seši mēneši), kad vadīt transportlīdzekli nav atļauts. Pēc minētā laikposma beigām saņemt atļauju vadīt transportlīdzekli var tikai pēc redzes un satiksmes speciālistu labvēlīga atzinuma saņemšanas."

18 Saskaņā ar Direktīvas 2006/126 III pielikuma 1.3. punktu valsts tiesību akti var paredzēt, ka šā pielikuma noteikumus, kas attiecas uz 2. grupas vadītājiem, piemēro B kategorijas transportlīdzekļu vadītājiem, kas savu transportlīdzekļa vadītāja apliecību izmanto profesionāliem mērķiem (taksometri, ātrā medicīniskā palīdzība utt.).

19 Turklāt atbilstoši šī pielikuma 5. punktam, runājot par 2. grupu, dalībvalstu noteiktie standarti par transportlīdzekļa vadītāja apliecību izdošanu un turpmāku atjaunošanu var būt stingrāki, nekā tas paredzēts minētajā pielikumā.

Vācijas tiesības

20 Likuma par ceļu satiksmi (*Straßenverkehrsgesetz*), 2003. gada 5. martā publicētajā redakcijā (*BGBl.* 2003 I, 310. lpp., un labojums 919. lpp.), kurā jaunākie grozījums ir izdarīti ar 2011. gada 22. decembra likuma 2. panta 118. punktu (*BGBl.* 2011 I, 3044. lpp.; turpmāk tekstā – "*StVG*"), 2. panta 2. punkta pirmais teikums ir izteikts šādā redakcijā:

"Vadītāja apliecību attiecīgajai kategorijai izdod, ja pretendents:

[..]

3. ir piemērots mehāniska transportlīdzekļa vadīšanai,

[..]."

21 *StVG* 2. panta 4. punkta pirmajā teikumā "piemērotības" jēdziens ir definēts šādi:

"Mehāniska transportlīdzekļa vadīšanai ir piemērota ikviena persona, kura atbilst šajā nolūkā nepieciešamajiem fiziskās un garīgās atbilstības nosacījumiem un kura nav izdarījusi smagus vai atkārtotus ceļu satiksmes noteikumu vai krimināltiesisku normu pārkāpumus."

22 Precīzas prasības, kuras jāievēro, lai persona tiktu atzīta par piemērotu mehāniska transportlīdzekļa vadīšanai, ir izklāstītas 2010. gada 13. decembra Noteikumos par atļauju personām piedalīties ceļu satiksmē (Noteikumi par vadītāju apliecībām) (*Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr* (*Fahrerlaubnis-Verordnung*), *BGBl.* 2010 I, 1980. lpp.), kuros jaunākie grozījumi ir izdarīti ar 2012. gada 26. jūnija noteikumiem (*BGBl.* 2012 I, 1394. lpp.).

23 Saistībā ar redzi šo noteikumu 12. panta 1. punktā ir noteikts:

"Lai varētu vadīt mehānisku transportlīdzekli, pretendenta redzei jāatbilst 6. pielikumā noteiktajām prasībām."

24 Minēto noteikumu 6. pielikumā 2.2.1. punktā ir paredzēts:

"Centrālās dienas redzes asums:

Ir jākoriģē, cik vien šāda korekcija iespējama un tā ir labi panesama, jebkāds redzes trūkums, ievērojot šādus redzes asuma minimālos lielumus: labāk redzošās acs vai binokulārās redzes asums: 0,8; sliktāk redzošās acs redzes asums: 0,5.

[..]

Dažos īpašos gadījumos, ņemot vērā vadīšanas un transportlīdzekļa izmantošanas pieredzi, sliktāk redzošās acs redzes asums kategorijām C, CE, C1 un C1E var būt mazāks par 0,5, tomēr ne mazāks par 0,1. Šādos gadījumos nepieciešama oftalmologa veikta redzes pārbaude."

Pamatlietas fakti un prejudiciālais jautājums

25 *W. Glatzel*, kurš ir dzimis 1959. gadā, ar 2010. gada aprīlī pieņemtu tiesas nolēmumu tika atņemta viņa vadītāja apliecība par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā.

26 Ar 2010. gada novembrī pieņemtu administratīvo lēmumu *Landratsamt Schwandorf* [Švandorfas Administratīvais dienests] daļēji apmierināja *W. Glatzel* lūgumu izdot viņam jaunu vadītāja apliecību, kas piešķir tiesības vadīt mehāniskos transportlīdzekļus, kuri ietilpst tostarp Direktīvas 2006/126 definētajās kategorijās A, A1 un BE, kā arī transportlīdzekļus, kas ietilpst noteiktās valsts kategorijās, kas piešķir tiesības vadīt velosipēdu, kurš aprīkots ar papildu motoru, vieglos motociklus un vieglos mehāniskos transportlīdzekļus, kuru maksimālais paredzētais ātrums ir 45 kilometri stundā, kā arī celtniecībā vai lauksaimniecībā izmantojamos traktorus, kuru maksimālais paredzētais ātrums attiecīgi ir 25 un 32 kilometri stundā

27 Turpretī ar to pašu lēmumu *W. Glatzel* tika atteikts izsniegt jaunu vadītāja apliecību kategorijām C1 un C1E, tas ir, it īpaši attiecībā uz kravas automobiļiem. *Landratsamt Schwandorf* šo atteikumu pamatoja ar to, ka acu ārsta izmeklējumi esot parādījuši, ka *W. Glatzel* ir vienpusēja ambliopija, kas nozīmē vienas acs būtisku funkcionālu redzes zudumu. Kaut arī kreisās acs centrālais redzes asums esot 0,1, kas nozīmē, ka redzes asums ir pilnīgs, un arī redzes asums abām acīm kopā sasniedzot šo pašu lielumu, pārbaudes laikā *W. Glatzel* ar labo aci esot varējis redzēt tikai rokas kustības. Tāpēc *W. Glatzel* labās acs redzes asums neatbilstot Vācijas tiesību aktos paredzētajām prasībām attiecībā uz vadītāja apliecības izdošanu transportlīdzekļiem, kas pieder šīm pēdējām minētajām kategorijām.

28 Pēc sūdzības iesniegšanas par šo lēmumu, kas ir bijusi neveiksmīga, *W. Glatzel* cēla prasību *Verwaltungsgericht Regensburg* [Rēgensburgas Administratīvajā tiesā]. Tā kā šī tiesa viņa prasību noraidīja, *W. Glatzel* par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā – *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* [Bavārijas Augstākajā administratīvajā tiesā].

29 Šī tiesa veica procesa organizatoriskos pasākumus, tostarp pieprasīja ekspertīzes ziņojumu no oftalmoloģijas dienesta, lai noteiktu *W. Glatzel* aktuālo redzes stāvokli un lai varētu pateikt, vai un cik lielā mērā viņš var kompensēt esošos trūkumus konkrēti attiecībā uz telpisko redzi un vai minētās kompensācijas spējas darbojas neatkarīgi no viņa gribas. Turklāt iesniedzējtiesa no citas ekspertīzes ziņojuma vēlējās uzzināt, vai no zinātniskā viedokļa ir pamatoti iemesli atteikt izdot vadītāja apliecību C1 un C1E kategorijai personām, kuras anatomisku vai funkcionālu iemeslu dēļ ir personas ar monokulāru redzi, pat ja ir noskaidrots, ka šīs personas spēj pietiekami kompensēt iespējamos viņu redzes traucējumus. Šī tiesa tāpat vēlējās zināt, kādi nosacījumi vajadzības gadījumā jāievēro, lai tad, kad šādas personas vada minēto kategoriju transportlīdzekļus, neizraisītu nekādus papildu apdraudējumus ceļu satiksmes drošībai salīdzinājumā ar personām, kurām nav redzes traucējumu.

30 Turklāt tiesas sēdē, kas notika iesniedzējtiesā, eksperti izteica viedokli par eventuāla vienas acs redzes zuduma iespēju brīdī, kad attiecīga persona vada C1 un C1E kategorijas transportlīdzekli, kā arī par jautājumu, vai šāds redzes zudums var rasties tik pēkšņi, ka vadītājam būtu vajadzīgs atlikušais redzes asums 0,1, ko viņam nodrošina otrā acs, lai varētu apturēt transportlīdzekli brauktuves malā.

31 Pamatojoties uz šādi iegūto informāciju, *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* uzskata, ka *W. Glatzel* prasība ir jāapmierina, proti, administratīvie lēmumi, kā arī *Verwaltungsgericht Regensburg* spriedums ir jāatceļ un viņam ir jāizdod vadītāja apliecība C1 un C1E kategorijas transportlīdzekļiem. Šī tiesa konstatē, ka neesot nekāda iemesla aizliegt vadīt šajās kategorijās ietilpstošos mehāniskos transportlīdzekļus personām, kurām vienas acs redzes asums ir mazāks par 0,1, ja, pirmkārt, runa ir par personām, kurām ir binokulārā redze, otrkārt, šo personu binokulārās redzes lauks atbilst Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta prasībām un, treškārt, minētās personas ir iemācījušas pilnībā kompensēt tām trūkstošo telpisko redzi.

32 Saistībā ar šo pēdējo minēto apstākli iesniedzējtiesa precizē, ka persona, kurai trūkst telpiskās redzes, šim trūkumam tad, kad tas parādās tās dzīvē, pielāgojoties, vēlākais, sešu mēnešu laikā. Šī pielāgošanās, kas turklāt nav atkarīga no kādas noteiktas rīcības, ko veic ieinteresētā persona, jo vairāk notiekot tad, ja personai ir nopietns acs redzes trūkums kopš dzimšanas, kā tas esot *W. Glatzel* gadījumā. Tātad Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētā prasība, saskaņā ar kuru 2. grupas transportlīdzekļu vadītājiem ir jābūt redzes asumam vismaz 0,1, balstoties nevis uz domu kompensēt attiecīgo personu telpiskās redzes trūkumu, bet gan ļaut šo kategoriju mehāniskā transportlīdzekļa vadītājam reaģēt uz labāk redzošās acs pēkšņu redzes zudumu brauciena laikā un, izmantojot savu atlikušo redzi, apstādināt minēto transportlīdzekli brauktuves malā.

33 Iesniedzējtiesa norāda, ka prasība par šādu atlikušās redzes asumu sliktāk redzošajai acij esot objektīvi pamatota tikai attiecībā uz personām, kurām nav binokulārās redzes vai kuru binokulārās redzes lauks neatbilst Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētajām prasībām. Turpretim tāda persona kā *W. Glatzel*, kurai ir normāls redzes lauks un kuras redzes trūkumi skar tostarp tās centrālo redzes asumu, objektus, kas parādās tās perifēriskajā redzes laukā, esot spējīga uztvert būtībā tādā pašā veidā kā persona, kurai ir normāla redze, un tādējādi esot spējīga apturēt mehānisko transportlīdzekli, ko tā vada, izmantojot tikai tās atlikušo redzi. Iesniedzējtiesa piebilst, ka kravas automobiļu vadītāji ārkārtīgi reti zaudējot vienas acs redzi tik pēkšņi, ka viņiem ir jāizmanto vienīgi otrās acs atlikusī redze, lai apstādinātu transportlīdzekli.

34 *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* uzskata, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētā prasība ierobežojot Hartas 20. pantā, 21. panta 1. punktā un 26. pantā paredzētās pamattiesības, kas attiecas respektīvi uz vienlīdzību likuma priekšā, diskriminācijas invaliditātes dēļ aizliegumu un invalīdu integrāciju.

35 It īpaši neiespējamība tādām personām kā *W. Glatzel* piekļūt profesionālai darbībai, kuras veikšana ir tiesiski vai praksē pakļauta atļaujas vadīt C1 un C1E kategoriju transportlīdzekļus saņemšanai, esot diskriminācija attiecīgās personas invaliditātes dēļ. Turklāt atšķirības starp Direktīvas 2006/126 III pielikumā paredzētajām prasībām attiecībā uz vadītāja apliecības izsniegšanas vai atjaunošanas pretendentu redzi, kas ir atkarīgas no tā, vai viņi ietilpst 1. vai 2. grupā, esot vienlīdzīgas attieksmes pārkāpums. Katrā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka prasība par minimālo redzes asumu 0,1 noteiktos gadījumos nevar būt pamatota un ka alternatīvs un samērīgāks risinājums būtu individuālas pārbaudes iespēja, lai noteiktu personas ar ambliopiju piemērotību vadīt C1 un C1E kategoriju transportlīdzekļus, kā tas ir piemērojams Direktīvas 2006/126 III pielikuma 1. grupā ietilpstošo transportlīdzekļu vadītāju gadījumā.

36 Šādos apstākļos *Bayerischer Verwaltungsgerichtshof* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Direktīvas 2006/126[..] III pielikuma 6.4. punkts ir saderīgs ar [Hartas] 20. pantu, 21. panta 1. punktu un 26. pantu tiktāl, ciktāl ar šo normu – bez iespējas paredzēt izņēmumu – no C1 un C1E kategorijas [transportlīdzekļu] autovadītāju apliecību izdošanas vai atjaunošanas pretendentiem tiek prasīts minimālais redzes asums 0,1 sliktāk redzošajai acij, kas ir nepieciešams arī tad, ja šīs personas redz ar abām acīm un abām acīm ir normāls redzes lauks?"

Par prejudiciālo jautājumu

37 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā lūdz Tiesu izvērtēt Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta, kas attiecas uz minimālām prasībām saistībā ar redzi, kuras ir piemērojamas C1 un C1E kategoriju, tas ir, tostarp kravas automobiļu autovadītājiem, spēkā esamību, aplūkojot saistībā ar Hartas 20. pantu, 21. panta 1. punktu un 26. pantu attiecībā uz respektīvi vienlīdzību likuma priekšā, diskriminācijas invaliditātes dēļ aizliegumu un invalīdu integrāciju.

38 It īpaši iesniedzējtiesa uzskata, ka prasība, saskaņā ar kuru C1 un C1E kategoriju mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem ir jābūt minimālam redzes asumam ne mazākam par 0,1 sliktāk redzošajai acij, esot diskriminācija invaliditātes dēļ attiecībā uz personām, kurām šāda redzes asuma nav, ciktāl šīm personām ir binokulārā redze un pietiekams redzes lauks abām acīm. Šāda prasība redzes asuma jomā tāpat esot nesaderīga ar invalīdu integrācijas principu un pretēja ANO konvencijai par invaliditāti.

39 Turklāt minētā tiesa konstatē, ka saskaņā ar Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6. punktu 1. grupā ietilpstošajiem vadītājiem, tas ir, vieglāku mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem, vadītāja apliecība "izņēmuma gadījumos" var tikt izsniegta pat tad, ja viņi neatbilst normām attiecībā uz redzes lauku vai redzes asumu. Turpretim 2. grupā ietilpstošajiem vadītājiem – tostarp tiem, kas lūdz izsniegt vadītāja apliecību C1 un C1E transportlīdzekļu kategorijām –, kuru redzes asums ir mazāks par 0,1 sliktāk redzošajai acij, neesot iespējams saņemt vadītāja apliecību. Tātad minēto vadītāju tiesības uz vienlīdzību likuma priekšā esot pārkāptas, jo minētajā direktīvā neesot paredzēta neviena iespēja kārtot individuālu medicīnisko pārbaudi, kas ļautu pierādīt, ka, lai gan attiecīgie vadītāji neatbilst prasītājām normām, ceļu satiksmes drošība nav apdraudēta.

40 Lai atbildētu uz iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu, pirmkārt, ir jānosaka, vai Savienības likumdevējs, nosakot Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzēto redzes asuma slieksni, ir pārkāpis Hartas 21. panta 1. punktā paredzētās diskriminācijas aizlieguma tiesības. Tāpat ir jāizskata iespējamā ietekme, ko attiecībā uz šo 6.4. punktu rada ANO konvencija par invaliditāti. Otrkārt, ir jāizvērtē, vai ar Hartas 26. pantu attiecībā uz invalīdu integrāciju netiek pieļauts Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts, kura spēkā esamība tiek apšaubīta. Treškārt, ir jāpārbauda, vai ar Hartas 20. pantu, saskaņā ar kuru visas personas likuma priekšā ir vienlīdzīgas, netiek pieļauts, ka noteiktu kravas automobiļu vadītājiem nav iespējas ar individuālas medicīniskās pārbaudes palīdzību pierādīt, ka viņi ir piemēroti vadīt šādus transportlīdzekļus, pat ja viņiem nav dažu Direktīvā 2006/126 prasīto fizisko spēju, lai gan noteiktu citu transportlīdzekļu veidu vadītājiem šāda iespēja ir paredzēta.

Par Hartas 21. pantā paredzēto diskriminācijas invaliditātes dēļ aizlieguma prasību

41 Ir jāpārbauda, vai pamatlietā aplūkojamais Savienības regulējums, kurā ir noteiktas prasības redzes asuma jomā attiecībā uz C1 un C1E kategorijās ietilpstošo mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem, ir pretrunā Hartas 21. panta 1. punktam, kurā ir noteikts, ka ir "aizliegta jebkāda veida diskriminācija, tostarp [..] invaliditātes [..] dēļ".

42 Šajā sakarā vispirms ir jāatgādina, ka Hartas 52. panta 1. punktā ir noteikts, ka visiem tajā atzīto tiesību un brīvību izmantošanas ierobežojumiem ir jābūt noteiktiem tiesību aktos un tajos jārespektē šo tiesību un brīvību būtība. Ievērojot samērīguma principu, ierobežojumus drīkst noteikt tikai tad, ja tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējas nozīmes mērķiem, ko atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.

43 Vienlīdzīgas attieksmes princips ir Hartas 20. pantā paredzētais vispārīgais Savienības tiesību princips, un Hartas 21. panta 1. punktā noteiktais diskriminācijas aizlieguma princips ir tā īpaša izpausme. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru minētais princips atbilstoši Hartas 52. panta 1. punktam no Savienības likumdevēja prasa, lai salīdzināmas situācijas netiktu izvērtētas atšķirīgi un atšķirīgas situācijas netiktu izvērtētas vienādi, ja vien tāda pieeja nav objektīvi pamatota (šajā ziņā skat. spriedumu *Akzo Nobel Chemicals* un *Akcros Chemicals*/Komisija, C-550/07 P, EU:C:2010:512, 54. un 55. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra). Atšķirīga attieksme ir pamatota, ja tā ir balstīta uz objektīvu un saprātīgu kritēriju, proti, ja tā atbilst tiesiski pieļaujamam mērķim, ko izvirza aplūkojamie tiesību akti, un ja šī atšķirība ir samērīga ar mērķi, ko ar šo attiecīgo attieksmi ir paredzēts sasniegt (spriedums *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c., C-127/07, EU:C:2008:728, 47. punkts, kā arī spriedums *Schaible*, C-101/12, EU:C:2013:661, 77. punkts).

44 Turpmāk attiecībā uz konkrēto jautājumu par diskrimināciju invaliditātes dēļ ir jākonstatē, ka "invaliditātes" jēdziens pašā Hartā nav definēts.

45 Judikatūrā attiecībā uz vienlīdzīgu attieksmi nodarbinātības un darba jomā Tiesa jau ir nospriedusi, ka jēdziens "invaliditāte" Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīvas 2000/78/EK, ar ko nosaka kopēju sistēmu vienlīdzīgai attieksmei pret nodarbinātību un profesiju (OV L 303, 16. lpp.), izpratnē, ievērojot ANO konvenciju par invaliditāti, ir jāuzskata par tādu, kas ietver ierobežojumu, kurš it īpaši izriet no ilgstošiem fiziskiem, mentāliem vai psihiskiem traucējumiem, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var apgrūtināt attiecīgās personas pilnu un efektīvu līdzdalību profesionālajā dzīvē vienlīdzīgi ar citiem darba ņēmējiem (spriedumi *HK Danmark*, C-335/11 un C-337/11, EU:C:2013:222, 37.–39. punkts, Komisija/Itālija, C-312/11, EU:C:2013:446, 56. punkts, kā arī *Z.*, C-363/12, EU:C:2014:159, 76. punkts).

46 Šajos apstākļos ir uzskatāms, ka, runājot par diskriminācijas invaliditātes dēļ jautājumu, ar Hartas 21. panta 1. punktu no Savienības likumdevēja it īpaši tiek prasīts, lai tas neparedzētu nekādu atšķirīgu attieksmi, kā pamatu izmantojot ierobežojumu, kurš it īpaši izriet no ilgstošiem fiziskiem, mentāliem vai psihiskiem traucējumiem, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var apgrūtināt attiecīgās personas pilnu un efektīvu līdzdalību profesionālajā dzīvē vienlīdzīgi ar citiem darba ņēmējiem, ja vien šāda atšķirīga attieksme nav objektīvi pamatota.

47 Attiecībā uz personām, kas tāpat kā *W. Glatzel* cieš no ilgstoša sensoriska trūkuma un kuru redzes asums sliktāk redzošajai acij nesasniedz 0,1, ir jānorāda, ka šīs personas neatbilst Direktīvas 2006/126 III pielikumā ietvertajām medicīniskajām prasībām un tātad tām nevar tikt izsniegta vadītāja apliecība tostarp attiecībā uz C1 un C1E transportlīdzekļu kategorijām. Tomēr ir jākonstatē, ka, lai gan atbilstoši no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izrietošajai informācijai *W. Glatzel* sliktāk redzošās acs redzes asums ir ļoti vājš, tad tomēr, kad viņš izmanto abas acis, *W. Glatzel* binokulārās redzes asums ir 1,0, tas ir, redzes asums ir "pilnīgs". Šajā ziņā Tiesas rīcībā nav pietiekamas informācijas, lai novērtētu, vai šāds trūkums ir "invaliditāte" Hartas 21. panta 1. punkta izpratnē.

48 Taču, novērtējot Direktīvas 2006/126 spēkā esamību saistībā ar Hartas 21. panta 1. punktu, ir galīgā veidā jānosaka, vai pamatlietā *W. Glatzel* ir vai nav uzskatāms par invalīdu pēdējās minētās tiesību normas izpratnē. Ja pieņem, ka tādas personas kā *W. Glatzel* stāvoklis tiktu uzskatīts par tādu, uz kuru attiecas "invaliditātes" jēdziens Hartas izpratnē, atšķirīga attieksme, ko veido fakts, ka viņam, tā kā viņa redzes asums ir nepietiekams, netiek izsniegta C1 un C1E kategoriju transportlīdzekļu vadītāja apliecība, var tikt objektīvi pamatota ar imperatīvām prasībām, kuras ir saistītas ar ceļu satiksmes drošību.

49 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saistībā ar vispārīgo vienaldzīgas attieksmes principu tādu iemeslu kā vecums un dzimums kontekstā Tiesa jau ir konstatējusi, ka atšķirīga attieksme, kuras pamatā ir īpašība, kas saistīta ar šādiem iemesliem, neveido diskrimināciju, tas ir, Hartas 21. panta 1. punkta pārkāpumu, ja attiecīgas profesionālās darbības būtības vai tās veikšanas nosacījumu dēļ attiecīgā īpašība ir būtiska un noteicoša ar profesiju saistītā prasība, ja vien šīs atšķirīgās attieksmes mērķis ir likumīgs un prasība ir samērīga ar sasniedzamajiem mērķiem (šajā ziņā saistībā ar diskrimināciju vecuma dēļ skat. spriedumu *Wolf*, C-229/08, EU:C:2010:3, 35. lpp., un spriedumu *Prigge* u.c., C-447/09, EU:C:2011:573, 66. punkts; kā arī šajā ziņā saistībā ar diskrimināciju dzimuma dēļ – spriedumu *Johnston*, 222/84, EU:C:1986:206, 40. punkts, un spriedumu *Sirdar*, C-273/97, EU:C:1999:523, 25. punkts).

50 Sekojot šai pašai loģikai, saistībā ar šo lietu ir uzskatāms, ka atšķirīga attieksme, ko personai piemēro atkarībā no tā, vai tai ir vai nav mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai nepieciešamā redzes asuma, principā nav pretrunā diskriminācijas invaliditātes dēļ aizliegumam Hartas 21. panta 1. punkta izpratnē, ja vien šāda prasība faktiski atbilst vispārējo interešu mērķim, tā ir nepieciešama un nav uzskatāma par pārmērīgu slogu.

51 Šajā ziņā atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir Savienības vispārējo interešu mērķis (šajā ziņā skat. tostarp spriedumu *van Schaik*, C-55/93, EU:C:1994:363, 19. punkts; spriedumu *Cura Anlagen*, C-451/99, EU:C:2002:195, 59. punkts; spriedumu Komisija/Somija, C-54/05, EU:C:2007:168, 40. punkts; spriedumu Komisija/Itālija, C-110/05, EU:C:2009:66, 60. punkts; spriedumu *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133 50. punkts, spriedumu Komisija/Portugāle, C-438/08, EU:C:2009:651, 48. punkts; spriedumu *Grasser*, C-184/10, EU:C:2011:324, 26. punkts, kā arī spriedumu *Apelt*, C-224/10, EU:C:2011:655, 47. punkts). Direktīvas 2006/126 III pielikumā attiecībā uz 2. grupas vadītājiem šī pielikuma izpratnē nosakot minimālo redzes asuma slieksni attiecībā uz sliktāk redzošo aci, Direktīva 2006/126 ir vērsta uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu un tātad atbilst vispārējo interešu mērķim.

52 Saistībā ar samērīguma principa noteikumu attiecībā uz minimālajām prasībām, kas ir piemērojamas mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai nepieciešamajam redzes asumam, pārbaudi tiesā ir jānorāda, ka attiecībā uz sarežģītiem medicīniskiem vērtējumiem, kādi tiek aplūkoti pamatlietā, Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība un Tiesas pārbaude ir ierobežota ar to, vai šī rīcības brīvība nav īstenota, acīmredzami kļūdaini vai nepareizi izmantojot pilnvaras, kā arī, vai minētais likumdevējs nav acīmredzami pārsniedzis savas rīcības brīvības robežas (šajā ziņā skat. spriedumu *Enviro Tech (Europe)*, C-425/08, EU:C:2009:635, 47. punkts; spriedumu *Afton Chemical*, C-343/09, EU:C:2010:419, 28. punkts, un spriedumu *Etimine*, C-15/10, EU:C:2011:504, 60. punkts).

53 Tomēr spēkā paliek tas, ka šādas rīcības brīvības esamības gadījumā Savienības likumdevējam sava izvēle ir jābalsta uz objektīviem kritērijiem (skat. spriedumu *Vodafone* u.c., C-58/08, EU:C:2010:321, 53. punkts) un tam ir jānodrošina pamattiesību ievērošana (šajā ziņā skat. spriedumu *Volker und Markus Schecke* un *Eifert*, C-92/09 un C-93/09, EU:C:2010:662, 46. punkts, kā arī spriedumu *Association belge des Consommateurs Test-Achats* u.c., C-236/09, EU:C:2011:100, 17. punkts).

54 Saistībā ar minimālo prasību mehānisko transportlīdzekļu vadītāju redzes jomā nepieciešamo raksturu ir jānorāda, ka, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību, ir ļoti būtiski, lai personām, kurām ir izsniegta vadītāja apliecība, būtu adekvātas fiziskās spējas it īpaši saistībā ar viņu redzi, jo fiziskām nepilnībām varētu būt nopietnas sekas (skat. pēc analoģijas saistībā ar aviolīniju pilotiem spriedumu *Prigge* u.c., EU:C:2011:573, 67. punkts). Ir labi zināms, ka mehānisko transportlīdzekļu vadīšanā redzei ir būtiska loma, un tātad – jo vairāk šī funkcija ir ierobežota, jo vairāk šķiet nepieciešams ņemt vērā prasības attiecībā uz ceļu satiksmes drošību.

55 Lai gan aizliegums izsniegt pieteiktu vadītāja apliecību personām, kuru redzes asums nesasniedz noteiktu līmeni, ir nepieciešams un katrā ziņā ir efektīvs līdzeklis, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, izslēdzot minētās personas no ceļu satiksmes, tomēr šādam aizliegumam nav jābūt nesamērīgam apgrūtinājumam.

56 Tādējādi tādā lietā kā pamatlieta samērīguma princips tostarp prasa tiktāl, ciktāl tas ir iespējams, līdzsvarot vienlīdzīgas attieksmes principu ar ceļu satiksmes drošības prasībām, kuras attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vadīšanas nosacījumiem ir noteicošas (skat. pēc analoģijas spriedumu *Johnston*, EU:C:1986:206, 38. punkts; spriedumu *Sirdar*, EU:C:1999:523, 26. punkts, un spriedumu *Kreil*, C-285/98, EU:C:2000:2, 23. punkts).

57 Tātad ir jāpārbauda, vai Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts, kurā attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, kas ietilpst 2. grupā šī pielikuma izpratnē, vadītājiem ir noteikts redzes asuma slieksnis 0,1, ir nesamērīgs attiecībā pret sasniedzamo mērķi.

58 Ir jāatgādina, ka fiziskās un garīgās piemērotības minimālās prasības, lai vadītu mehānisko transporta līdzekli, kuras ir paredzētas Direktīvas 2006/126 III pielikumā, ir tikušas noteiktas, kā tas izriet no šīs direktīvas preambulas 8. apsvēruma, lai ievērotu ceļu satiksmes drošības principus atbilstoši LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktam.

59 Atbilstoši Direktīvas 2006/126 9. pantam izveidotā vadītāju apliecību komiteja ir radījusi darba grupu "Redze", kas 2005. gada maijā ir publicējusi ziņojumu "New standards for the visual functions of drivers" [Jaunie vadītāju redzes funkciju standarti]. Atbilstoši šim ziņojumam, lai gan stingras prasības redzes jomā labāk kalpojot ceļu satiksmes drošības mērķim, šīm prasībām neesot jābūt tādām, kas bez pamatota iemesla izslēgtu personas no mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai [pielaisto personu loka], ievērojot fundamentālo svarīgumu gan no sociālā, gan arī no ekonomiskā viedokļa, kas šai transportlīdzekļu vadīšanai ir mūsdienīgā sabiedrībā.

60 Šajā ziņojumā minētās darba grupas eksperti, katrā ziņā atzīstot pētniecības datu, lai noteiktu minimālās vērtības redzes asuma jomā, trūkumu, ir uzskatījuši, ka attiecībā uz vadītājiem, kas ietilpst 2. grupā Direktīvas 2006/126 III pielikuma izpratnē, tas ir, tostarp kravas automobiļu vadītājiem, šajā direktīvā prasītā redzes asuma minimālā vērtība 0,5 sliktāk redzošajai acij vairs neesot pamatota. Tomēr, katrā ziņā uzskatot, ka ir iespējams atbalstīt tēzi, ka mehānisko transportlīdzekļu vadīšana ir binokulāra darbība un ka tādējādi attiecībā uz šīs 2. grupas vadītājiem nevar paredzēt nevienu prasību saistībā ar monokulāru redzes asumu, darba grupa "Redze" ir secinājusi, ka minētās 2. grupas vadītāju paaugstinātā atbildība liecinot par labu prasības attiecībā uz šiem vadītājiem noteikšanai, lai viņu rīcībā būtu "rezerves acs" un lai viņi tātad nepieciešamības gadījumā varētu apturēt viņu vadīto transportlīdzekli ceļa malā, izmantojot sliktāk redzošo aci.

61 Sekojot šiem darba grupas "Redze" priekšlikumiem, Savienības likumdevējs Direktīvas 2006/126 III pielikumu ir grozījis tādējādi, ka, runājot par 2. grupas vadītājiem šī pielikuma izpratnē, prasītā redzes asuma minimālais slieksnis attiecībā uz sliktāk redzošo aci tostarp tika samazināts no 0,5 līdz 0,1. Turklāt savā ziņojumā darba grupa "Redze" norāda tieši uz ambliopijas sekām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem.

62 Šajos apstākļos šķiet, ka Savienības likumdevējs ir grozījis minēto pielikumu, apzinoties iemeslu, un tas tiktāl, ciktāl tas ir iespējams, ir izrādījis centienus ierobežot personu, kas cieš no redzes trūkuma, jebkādu tiesību apdraudējumu.

63 Tomēr no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka iesniedzējtiesai pat šis Direktīvā 2006/126 paredzētais 0,1 slieksnis šķiet pārmērīgs.

64 Saistībā ar šīs Direktīvā 2006/126 prasītās minimālās vērtības attiecībā uz redzes asumu noteikšanu ir jāatgādina, ka attiecībā uz tādiem sarežģītiem medicīniska rakstura jautājumiem kā tie, kas ir saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai nepieciešamo redzes asumu, Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība. Šajā kontekstā Savienības tiesa nevar ar savu zinātnisko un tehnisko faktu vērtējumu aizstāt Savienības likumdevēja vērtējumu, kuram šis uzdevums ir uzticēts ar Pamatlīgumiem (šajā ziņā saistībā ar pēdējo minēto apsvērumu skat. tostarp spriedumu *Afton Chemical*, EU:C:2010:419, 28. punkts).

65 Turklāt darba grupa "Redze" savā ziņojumā min zinātnisko studiju attiecībā uz vairākiem mehānisko transportlīdzekļu vadītāju redzes aspektiem trūkumu. Šajā ziņā tāpat ir jāatgādina Tiesas judikatūra, atbilstoši kurai, ja pastāv neskaidrība par cilvēku veselības riska esamību vai tā apmēru, Savienības likumdevējs var veikt aizsargpasākumus, negaidot, kamēr šo risku esamība un smagums kļūs pilnībā redzams (šajā ziņā skat. spriedumu Apvienotā Karaliste/Komisija, C-180/96, EU:C:1998:192, 99. punkts; spriedumu Komisija/Dānija, C-192/01, EU:C:2003:492, 49. punkts, kā arī spriedumu *Gowan Comércio Internacional e Serviços*, C-77/09, EU:C:2010:803, 73. punkts).

66 Ievērojot ciešo saikni starp ceļu satiksmes drošību un ceļu lietotāju veselības aizsardzību, Savienības likumdevējs, kad tas atbilstoši Direktīvas 2006/126 8. pantam minimālās prasības redzes asuma jomā pielāgo zinātniskai un tehniskai attīstībai, zinātnisku neskaidrību pastāvēšanas apstākļos ir tiesīgs dod priekšroku apsvērumiem attiecībā uz satiksmes drošības uzlabošanu. Tātad fakts, ka minētais likumdevējs, rūpējoties par to, lai neapdraudētu ceļu satiksmes drošību, ir nolēmis neatcelt visas minimālās prasības attiecībā uz vadītāju, kuri ietilpst 2. grupā minētās direktīvas III pielikuma izpratnē, sliktāk redzošās acs redzes asumu, nepadara minēto pielāgošanas pasākumu par nesamērīgu.

67 Visbeidzot, iesniedzējtiesa norāda, ka tas, ka *W. Glatzel* nav saņēmis prasīto vadītāja apliecību, varot radīt diskrimināciju ANO konvencijas par invaliditāti 2. panta izpratnē. No minētā panta ar nosaukumu "Definīcijas" izriet, ka diskriminācija invaliditātes dēļ ietver visas diskriminācijas formas, tostarp saprātīga pielāgojuma atteikumu.

68 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Savienība ir apstiprinājusi ANO konvenciju par invaliditāti ar Lēmumu 2010/48. Līdz ar to šīs konvencijas normas ir Savienības tiesību sistēmas sastāvdaļa no tā spēkā stāšanās brīža (skat. spriedumu *Haegeman*, 181/73, EU:C:1974:41, 5. punkts, un *Z.*, EU:C:2014:159, 73. punkts). Turklāt no Lēmuma 2010/48 II pielikuma papildinājuma izriet, ka saistībā ar individuālu pārvietošanos Direktīva 2006/126 ir starp Savienības tiesību aktiem, kas attiecas uz jautājumiem, kuri noregulēti ar minēto konvenciju.

69 Tomēr, kā izriet no Tiesas judikatūras, ņemot vērā, ka ANO konvencijas par invaliditāti tiesību normu īstenošana vai sekas ir atkarīgas no vēlāku tiesību aktu pieņemšanas, kas ir līgumslēdzēju pušu ziņā, šīs konvencijas normas, aplūkojot no to satura viedokļa, nav beznosacījuma un pietiekami precīzas normas, kas ļautu veikt Savienības tiesību akta spēkā esamības izvērtējumu saistībā ar minētās konvencijas normām (šajā ziņā skat. spriedumu *Z.*, EU:C:2014:159, 89. un 90. punkts).

70 Taču spēkā paliek tas, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru Savienības noslēgto starptautisko nolīgumu pārākums pār atvasinātajām Savienības tiesību normām liek šīs normas interpretēt, ciktāl tas ir iespējams, saskaņā ar šiem nolīgumiem (skat. tostarp spriedumu Komisija/Vācija, C-61/94, EU:C:1996:313, 52. punkts; spriedumu *HK Danmark*, EU:C:2013:222, 29. punkts, kā arī *Z.*, EU:C:2014:159, 72. punkts).

71 Ir jākonstatē, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā ir nepārprotami paredzēts, ka mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem, kas ietilpst kategorijās C1 un C1E, sliktāk redzošās acs minimālajam redzes asumam ir jābūt vismaz 0,1. Šajos apstākļos nešķiet iespējams uz šo atvasināto tiesību normu attiecināt tādu interpretāciju, kas ļautu izvairīties no skaidrā noteikuma, ar kuru ir paredzēta šī minimālā vērtība.

72 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Savienības likumdevējs, formulējot tiesību normu, kuras spēkā esamība tiek apstrīdēta, ir līdzsvarojis, no vienas puses, ceļu satiksmes drošības principu un, no otras puses, personu ar redzes invaliditāti tiesības uz diskriminācijas aizliegumu, to veicot veidā, ko nevar uzskatīt par nesamērīgu saistībā ar sasniedzamajiem mērķiem.

73 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ir jākonstatē, ka uzdotā jautājuma izskatīšanā nav tikuši atklāti nekādi apstākļi, kas ietekmētu Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta spēkā esamību saistībā ar Hartas 21. panta 1. punktu.

Par Hartas 26. pantā paredzēto invalīdu integrāciju

74 Ir jāatgādina, kā izriet no Hartas 52. panta 5. un 7. punkta un Paskaidrojumiem attiecībā uz pamattiesību hartu (OV 2007, C 303, 17. lpp.) par Hartas 26. pantu un 52. panta 5. punktu, ka tiesā ir pieļauts atsaukties uz tās 26. pantu, lai interpretētu un pārbaudītu to Savienības tiesību aktu tiesiskumu, ar kuriem tiek īstenots minētajā pantā paredzētais princips, tas ir, invalīdu integrācija.

75 Runājot par šī principa īstenošanu ar Direktīvu 2006/126, tostarp no tās preambulas 14. apsvēruma izriet, ka "būtu jāpieņem īpaši noteikumi, lai personām ar fizisko spēju traucējumiem būtu vieglāk vadīt transportlīdzekļus". Līdzīgi, minētās direktīvas 5. panta 2. punktā ir iekļauta norāde uz vadītāja apliecības izsniegšanas nosacījumiem vadītājiem, kuriem ir fiziski traucējumi, it īpaši attiecībā uz atļauju vadīt pielāgotus transportlīdzekļus.

76 Tātad, ciktāl Direktīva 2006/126 ir Savienības tiesību akts, ar kuru tiek īstenots Hartas 26. pants, šī pēdējā minētā tiesību norma pamatlietā ir piemērojama.

77 Turklāt saskaņā ar Hartas 51. panta 1. punkta otro teikumu Savienības likumdevējs ievēro tajā paredzētos principus un veicina to piemērošanu. Saistībā ar invalīdu integrācijas principu Hartas 26. pantā ir noteikts, ka Savienība atzīst un ievēro invalīdu tiesības izmantot pasākumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu viņu neatkarību, sociālo un profesionālo integrāciju un dalību sabiedrības dzīvē.

78 Tātad, lai gan Hartas 26. pants prasa, lai Savienība atzītu un ievērotu invalīdu tiesības uz integrāciju, šajā pantā turpretim nav paredzēts, ka Savienības likumdevējam būtu jāpieņem kāda noteikta veida konkrēts pasākums. Tādējādi, lai šis pants varētu tikt piemērots pilnā apmērā, tas ir jāprecizē ar Savienības tiesību vai valsts tiesību normām. Tātad ar pašu minēto pantu indivīdiem netiek piešķirtas subjektīvas tiesības, kas ir piemērojamas pašas par sevi (šajā ziņā saistībā ar Hartas 27. pantu skat. spriedumu *Association de médiation sociale*, C-176/12, EU:C:2014:2, 45. un 47. punkts).

79 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jākonstatē, ka jautājuma izskatīšanā nav tikuši atklāti nekādi apstākļi, kas ietekmētu Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta spēkā esamību saistībā ar Hartas 26. pantu.

Par Hartas 20. pantā paredzēto vienlīdzību likuma priekšā

80 Iesniedzējtiesa norāda, ka attiecībā uz vadītājiem, kas ietilpst 1. grupā Direktīvas 2006/126 III pielikuma izpratnē un kas neatbilst normām attiecībā tostarp uz redzes asumu, vadītāja apliecības izsniegšana tomēr varot tikt paredzēta "izņēmuma gadījumos", ja vadītājs iziet medicīnisko pārbaudi attiecībā uz viņa piemērotību vadīšanai. Tātad fakts, ka attiecībā uz vadītājiem, kas ietilpst 2. grupā šī pielikuma izpratnē, šāda iespēja nav paredzēta, varot būt Hartas 20. pantam pretēja atšķirīgā attieksme.

81 Kā ir atgādināts iepriekš šī sprieduma 43. punktā, šis pants ar nosaukumu "Vienlīdzība likuma priekšā" ir vērsts uz to, lai nodrošinātu tostarp, ka salīdzināmas situācijas netiek izvērtētas atšķirīgi.

82 Tātad ir jānovērtē, vai, no vienas puses, vadītāju, kas ietilpst 1. grupā Direktīvas 2006/126 III pielikuma izpratnē, un, no otras puses, vadītāju, kas ietilpst 2. grupā šī paša pielikuma izpratnē, situācija ir salīdzināma.

83 Šajā ziņā, kā ģenerāladvokāts ir norādījis savu secinājumu 62. punktā, Savienības likumdevējs vērsa uzmanību uz to, lai izveidotu divas transportlīdzekļu vadītāju kategorijas, ņemot vērā transportlīdzekļa izmērus, pārvadājamo pasažieru skaitu un tātad – no transportlīdzekļa vadīšanas izrietošo atbildību. Attiecīgo transportlīdzekļu raksturojumi, tādi kā izmērs, svars vai manevrēšanas spēja, attaisno atšķirīgu šādu transportlīdzekļu vadīšanai nepieciešamas vadītāja apliecības izsniegšanas nosacījumu esamību. Tādējādi šādu transportlīdzekļu vadītāju situācija nav salīdzināma.

84 Tā kā minētās situācijas nav salīdzināmas, ar atšķirību attieksmē pret attiecīgajām situācijām netiek pārkāptas vadītāju, kas ietilpst vienā vai otrā grupā, tiesības uz Hartas 20. pantā paredzēto "vienlīdzīgo attieksmi".

85 Tātad, tā kā 1. un 2. grupas vadītāju situācija nav salīdzināma, ar Hartas 20. pantu tiek pieļauts Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6. punkts, ciktāl ar to vadītājiem, kas ietilpst 1. grupā, vadītāja apliecība "izņēmuma gadījumos" var tikt izsniegta pat tad, ja viņiem nav šajā direktīvā attiecībā uz šīs grupas vadītājiem paredzētajām prasībām atbilstošā redzes asuma, bet vadītājiem, kas ietilpst 2. grupā, šāda iespēja nav paredzēta.

86 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ir jākonstatē, ka jautājuma izskatīšanā nav tikuši atklāti nekādi apstākļi, kas ietekmētu Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta spēkā esamību saistībā ar Hartas 20. pantu, 21. panta 1. punktu vai 26. pantu.

Par tiesāšanās izdevumiem

87 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Jautājuma izskatīšanā nav tikuši atklāti nekādi apstākļi, kas ietekmētu Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām, kurā grozījumi ir izdarīti ar Komisijas 2009. gada 25. augusta Direktīvu 2009/113/EK, III pielikuma 6.4. punkta spēkā esamību saistībā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 20. pantu, 21. panta 1. punktu vai 26. pantu.

[Paraksti]