Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 22. mája 2014*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Doprava — Smernica 2006/126/ES — Príloha III bod 6.4 — Platnosť — Charta základných práv Európskej únie — Článok 20, článok 21 ods. 1 a článok 26 — Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím — Vodičský preukaz — Telesná a duševná spôsobilosť viesť motorové vozidlo — Minimálne požiadavky — Ostrosť zraku — Rovnosť zaobchádzania — Nemožnosť výnimky — Proporcionalita“

Vo veci C-356/12,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Nemecko) z 5. júla 2012 a doručený Súdnemu dvoru 27. júla 2012, ktorý súvisí s konaním:

Wolfgang Glatzel

proti

Freistaat Bayern,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory T. von Danwitz, sudcovia E. Juhász, A. Rosas (spravodajca), D. Šváby a C. Vajda,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: M. Aleksejev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 20. júna 2013,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— W. Glatzel, v zastúpení: E. Giebler, Rechtsanwalt,

— Freistaat Bayern, v zastúpení: M. Niese, splnomocnený zástupca,

— nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a K. Petersen, splnomocnení zástupcovia,

— Európsky parlament, v zastúpení: A. Troupiotis a P. Schonard, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

— Rada Európskej únie, v zastúpení: E. Karlsson, R. Wiemann a Z. Kupčová, splnomocnené zástupkyne,

— Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a J. Hottiaux, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 18. júla 2013,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka súladu prílohy III bodu 6.4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, s. 18, a korigendum Ú. v. EÚ L 19, s. 67), zmenenej a doplnenej smernicou Komisie 2009/113/ES z 25. augusta 2009 (Ú. v. EÚ L 223, s. 31) (ďalej len „smernica 2006/126“), s článkom 20, článkom 21 ods. 1 a článkom 26 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“), ktoré sa týkajú minimálnych noriem pre telesnú spôsobilosť viesť motorové vozidlo v oblasti zrakovej ostrosti.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pánom Glatzelom a Freistaat Bayern vo veci rozhodnutia, ktorým sa pánovi Glatzelovi zamietlo vydanie vodičského preukazu pre vozidlá patriace do skupín C1 a C1E, tak ako sú definované v smernici 2006/126, z dôvodu, že zraková ostrosť v jeho horšom oku nedosahuje minimálnu úroveň požadovanú v prílohe III bode 6.4 tejto smernice.

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorý bol v mene Európskeho spoločenstva schválený rozhodnutím Rady 2010/48/ES z 26. novembra 2009 (Ú. v. EÚ L 23, 2010, s. 35, ďalej len „dohovor OSN o zdravotnom postihnutí“), v písm. e) preambuly uvádza:

„Štáty, ktoré sú zmluvnými stranami tohto dohovoru

…

e) uznávajúc, že zdravotné postihnutie je pojem, ktorý sa vyvíja, a že zdravotné postihnutie je výsledkom vzájomného pôsobenia medzi osobami so zhoršeným zdravím a medzi bariérami v postojoch a v prostredí, ktoré im bránia plne a účinne sa zúčastňovať na živote spoločnosti na rovnakom základe s ostatnými“.

4 V zmysle článku 1 tohto dohovoru s názvom „Účel“:

„Účelom tohto dohovoru je presadzovať, chrániť a zabezpečovať plné a rovnaké užívanie všetkých ľudských práv a základných slobôd všetkými osobami so zdravotným postihnutím a podporovať úctu k ich prirodzenej dôstojnosti.

Osoby so zdravotným postihnutím zahŕňajú osoby s dlhodobými telesnými, mentálnymi, intelektuálnymi alebo zmyslovými postihnutiami, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môžu brániť ich plnému a účinnému zapojeniu do života spoločnosti na rovnakom základe s ostatnými.“

5 Článok 2 uvedeného dohovoru s názvom „Vymedzenie pojmov“ stanovuje:

„Na účely tohto dohovoru:

…

‚diskriminácia na základe zdravotného postihnutia‘ znamená každé robenie rozdielov, vylúčenie alebo obmedzenie na základe zdravotného postihnutia, ktorých cieľom alebo účinkom je narušiť alebo znemožniť uznávanie, užívanie alebo uplatňovanie všetkých ľudských práv a základných slobôd v politickej, hospodárskej, sociálnej, kultúrnej, občianskej alebo inej oblasti na rovnakom základe s ostatnými. Zahŕňa všetky formy diskriminácie vrátane odmietnutia primeraných úprav;

…“

6 Článok 4 dohovoru OSN o zdravotnom postihnutí, nazvaný „Všeobecné záväzky“, stanovuje:

„1. Zmluvné strany sa zaväzujú zabezpečiť a podporovať plné uplatňovanie všetkých ľudských práv a základných slobôd pre všetky osoby so zdravotným postihnutím bez akéhokoľvek diskriminovania na základe zdravotného postihnutia. Na tento účel sa zmluvné strany zaväzujú:

a) prijať všetky primerané legislatívne, správne a iné opatrenia na uplatňovanie práv uznávaných v tomto dohovore;

b) prijať všetky primerané opatrenia vrátane právnych predpisov na úpravu alebo zrušenie existujúcich zákonov, predpisov, obyčají a praktík, ktoré predstavujú diskrimináciu osôb so zdravotným postihnutím;

c) zohľadniť ochranu a podporu ľudských práv osôb so zdravotným postihnutím vo všetkých politikách a programoch;

d) zdržať sa akéhokoľvek konania alebo postupu, ktoré sú v rozpore s týmto dohovorom, a zabezpečiť, aby verejné orgány a inštitúcie konali v súlade s týmto dohovorom;

e) prijať všetky primerané opatrenia na odstránenie diskriminácie na základe zdravotného postihnutia akoukoľvek osobou, organizáciou alebo súkromným podnikom;

…“

7 V zmysle článku 5 tohto dohovoru s názvom „Rovnosť a nediskriminácia“:

„1. Zmluvné strany uznávajú, že všetky osoby sú si rovné pred zákonom a podľa zákona a majú nárok na rovnakú ochranu a na rovnaký úžitok zo zákona bez akejkoľvek diskriminácie.

2. Zmluvné strany zakazujú všetku diskrimináciu na základe zdravotného postihnutia a zaručujú osobám so zdravotným postihnutím rovnakú a účinnú právnu ochranu pred diskrimináciou z akýchkoľvek dôvodov.

3. V záujme presadenia rovnosti a odstránenia diskriminácie zmluvné strany podnikajú všetky primerané kroky na zabezpečenie poskytovania primeraných úprav.

4. Osobitné opatrenia, ktoré sú nevyhnutné na urýchlenie alebo dosiahnutie faktickej rovnosti osôb so zdravotným postihnutím, sa v zmysle tohto dohovoru nepovažujú za diskrimináciu.“

8 Článok 27 uvedeného dohovoru, nazvaný „Práca a zamestnávanie“, vo svojom prvom odseku písm. a) stanovuje:

„Zmluvné strany uznávajú právo osôb so zdravotným postihnutím na prácu na rovnakom základe s ostatnými; k tomu patrí právo na možnosť živiť sa slobodne zvolenou prácou alebo prácou prijatou na trhu práce a právo na pracovné prostredie, ktoré je otvorené, začleňujúce a prístupné osobám so zdravotným postihnutím. Zmluvné strany zaručujú a podporujú uplatňovanie práva na prácu, a to aj osôb, ktoré sa stali zdravotne postihnutými v priebehu zamestnania, prijímaním primeraných opatrení vrátane legislatívnych, ktorými okrem iného:

a) zakážu diskrimináciu na základe zdravotného postihnutia vo všetkých otázkach týkajúcich sa ktorejkoľvek formy zamestnávania vrátane podmienok náboru, prijímania do práce a zamestnávania, trvania zamestnania, kariérneho postupu, ako aj bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci“.

Právo Únie

9 Podľa odôvodnenia 8 smernice 2006/126:

„Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky by sa mali ustanoviť minimálne požiadavky na vydanie vodičského preukazu. Je potrebné harmonizovať normy týkajúce sa vodičských skúšok a udeľovania oprávnení. Na tento účel by sa mali vymedziť vedomosti, zručnosti a správanie súvisiace s vedením motorového vozidla, skúška z vedenia motorových vozidiel by mala vychádzať z týchto princípov a mali by sa znovu vymedziť minimálne požiadavky telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie týchto vozidiel.“

10 Odôvodnenie 14 tejto smernice uvádza:

„Mali by byť prijaté osobitné ustanovenia uľahčujúce vedenie vozidiel telesne postihnutým osobám.“

11 Odôvodnenie 19 tejto smernice stanovuje:

„Komisii by malo byť umožnené prispôsobiť prílohy I až VI vedeckému a technickému pokroku.“

12 Článok 4 smernice 2006/126 s názvom „Skupiny, vymedzenie pojmov a minimálny vek“ stanovuje:

„1. Vodičský preukaz uvedený v článku 1 oprávňuje na vedenie motorových vozidiel, ktorých skupiny sú ďalej vymedzené. …

…

4. motorové vozidlá:

…

d) Skupina C1:

iné motorové vozidlá ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť presahuje 3 500 kg, ale nepresahuje 7 500 kg, ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča; k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

e) Skupina C1E:

— bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení, jazdná súprava, pozostávajúca z ťažného vozidla skupiny C1 a prívesu alebo návesu, kde príves alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg, za predpokladu, že prípustná hmotnosť takejto jazdnej súpravy nepresahuje 12 000 kg,

— bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení, jazdná súprava, pozostávajúca z ťažného vozidla skupiny B prívesu alebo návesu, kde príves alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 3 500 kg, za predpokladu, že prípustná hmotnosť súpravy nepresahuje 12 000 kg,

— pre skupiny C1 a C1E je stanovený minimálny vek 18 rokov bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia o vedení takýchto vozidiel uvedené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy[, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, s. 4; Mim. vyd. 07/007, s. 441)];

…“

13 V zmysle článku 7 tejto smernice s názvom „Vydanie, platnosť a obnovenie“:

„1. Vodičské preukazy sa vydajú len žiadateľom,

a) ktorí zložili skúšku zručností a správania a teoretickú skúšku a ktorí spĺňajú podmienky zdravotnej spôsobilosti v súlade s ustanoveniami príloh II a III;

…

3. Obnovenie vodičských preukazov po uplynutí ich platnosti je podmienené:

a) pretrvávajúcim splnením minimálnych požiadaviek telesnej a duševnej spôsobilosti pre vedenie vozidla, stanovených v prílohe III pre vodičské preukazy skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; …

…“

14 Článok 8 uvedenej smernice s názvom „Prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku“ stanovuje:

„Zmeny a doplnenia potrebné na prispôsobenie príloh I až VI vedeckému a technickému pokroku sa prijmú v súlade s postupom ustanoveným v článku 9 ods. 2.“

15 Podľa článku 9 smernice 2006/126, nazvaného „Výbor“:

„1. Komisii pomáha výbor pre vodičské preukazy.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na jeho článok 8.“

16 Príloha III smernice 2006/126 upravuje minimálne požiadavky na telesnú a duševnú spôsobilosť na vedenie motorových vozidiel, vrátane požiadaviek na zrak. Na účely tejto prílohy sú vodiči rozdelení do dvoch skupín, konkrétne do skupiny 1, ktorá zahŕňa vodičov vozidiel skupiny A, A1, A2, AM, B, B1 a BE, a do skupiny 2, ktorá združuje vodičov vozidiel skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

17 Pokiaľ ide o lekárske vyšetrenia zraku, príloha III smernice 2006/126 stanovuje:

„6. Všetci žiadatelia o vodičský preukaz sa podrobia vhodnému vyšetreniu s cieľom zaistiť, že majú primeranú zrakovú ostrosť na vedenie motorových vozidiel. Ak existujú odôvodnené pochybnosti o zrakovej ostrosti žiadateľa, vyšetrí ho príslušný zdravotnícky orgán. Pri tejto prehliadke sa pozornosť venuje najmä týmto vlastnostiam: zraková ostrosť, zorné pole, videnie za šera, citlivosť na oslnenie a kontrast, diplopia a ostatné zrakové funkcie, ktoré môžu mať škodlivý vplyv na bezpečné vedenie vozidla.

V prípade vodičov zo skupiny 1 sa môže o vydaní vodičského preukazu uvažovať vo ‚výnimočných prípadoch', keď požiadavky kladené na zorné pole alebo zrakovú ostrosť nemožno splniť; v takých prípadoch by sa mal vodič nechať vyšetriť príslušným zdravotníckym orgánom s cieľom preukázať, že nemá žiadnu inú poruchu zrakovej funkcie, vrátane citlivosti na oslnenie a kontrast a videnia za šera. Vodič alebo žiadateľ by mali takisto podliehať preukaznej praktickej skúške, ktorú vykoná príslušný orgán.

Skupina 1:

6.1. Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o jeho obnovenie musia mať binokulárnu zrakovú ostrosť, v prípade potreby s použitím korekčných šošoviek, s hodnotou aspoň 0,5 pri súčasnom používaní oboch očí.

Navyše horizontálne zorné pole by malo byť najmenej 120 stupňov, dodatočný rozsah by mal byť aspoň 50 stupňov doľava a doprava a 20 stupňov smerom nahor a nadol. V okruhu stredných 20 stupňov by nemali byť prítomné žiadne chyby zraku.

Ak sa zistí alebo potvrdí očná choroba progresívnej povahy, vodičské preukazy sa môžu vydávať alebo obnovovať len pod podmienkou, že žiadateľ sa podrobí pravidelnému vyšetreniu, ktoré vykoná príslušný zdravotnícky orgán.

6.2. Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o jeho obnovenie, ktorí majú úplnú funkčnú stratu zraku jedného oka alebo používajú iba jedno oko (napr. v prípade diplopie), musia mať zrakovú ostrosť najmenej 0,5, a to v prípadne potreby aj s použitím korekčných šošoviek. Príslušný zdravotnícky orgán musí potvrdiť, že tento stav monokulárneho videnia existuje dostatočne dlho na to, aby došlo k adaptácii a že zorné pole tohto oka spĺňa požiadavku ustanovenú v [bode] 6.1.

6.3. Po akomkoľvek objavení sa nedávno rozvinutej diplopie alebo po strate zraku v jednom oku by malo nasledovať primerané adaptačné obdobie (napríklad šesť mesiacov), počas ktorého nie je povolené viesť vozidlo. Po uplynutí tohto adaptačného obdobia je vedenie vozidla povolené iba po priaznivom stanovisku odborníkov na zrak a vedenie vozidla.

Skupina 2:

6.4. Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o jeho obnovenie musia mať zrakovú ostrosť, v prípade potreby s použitím korekčných šošoviek, s hodnotou aspoň 0,8 v lepšom oku a aspoň 0,1 v horšom oku. Keď sa na dosiahnutie hodnôt 0,8 a 0,1 používajú korekčné šošovky, minimálna ostrosť (0,8 a 0,1) sa musí dosiahnuť buď korekciou pomocou okuliarov so silou nepresahujúcou plus osem dioptrií, alebo pomocou kontaktných šošoviek. Korekcia sa musí dobre znášať.

Okrem toho binokulárne horizontálne zorné pole by malo byť aspoň 160 stupňov, dodatočný rozsah by mal byť najmenej 70 stupňov doľava a doprava a 30 stupňov smerom nahor a nadol. V okruhu stredných 30 stupňov by nemali byť prítomné žiadne chyby zraku.

Vodičské preukazy sa nemôžu vydať alebo obnoviť žiadateľom alebo vodičom, ktorí trpia poruchou citlivosti na kontrast alebo diplopiou.

Po podstatnej strate zraku v jednom oku by malo nasledovať primerané adaptačné obdobie (napríklad šesť mesiacov), počas ktorého dotknutá osoba nemá dovolené viesť vozidlo. Po uplynutí tohto adaptačného obdobia je vedenie vozidla povolené iba po priaznivom stanovisku odborníkov na zrak a vedenie vozidla.“

18 Podľa prílohy III bodu 1.3 smernice 2006/126 môžu členské štáty stanoviť, že ustanovenia uvedenej prílohy pre skupinu vodičov 2 sa vzťahujú na vodičov vozidiel skupiny B, ktorí používajú svoj vodičský preukaz na profesionálne účely (taxíky, sanitky atď.).

19 Okrem toho podľa bodu 5 tejto prílohy, pokiaľ ide o skupinu 2, členské štáty môžu na vydávanie alebo obnovovanie vodičských preukazov uplatňovať prísnejšie štandardy, než sú stanovené v uvedenej prílohe.

Nemecké právo

20 § 2 ods. 2 prvá veta nemeckého zákona o cestnej premávke (Straßenverkehrsgesetz) v znení uverejnenom 5. marca 2003 (BGBl. 2003 I, s. 310, a korigendum s. 919), naposledy zmeneného a doplneného § 2 ods. 118 zákona z 22. decembra 2011 (BGBl. 2011 I, s. 3044, ďalej len „StVG“), znie takto:

„Vodičský preukaz predmetnej skupiny sa vydá, pokiaľ žiadateľ:

…

(3) je spôsobilý viesť motorové vozidlá,

…“

21 § 2 ods. 4 prvá veta StVG definuje pojem „spôsobilosť“ nasledujúcim spôsobom:

„Spôsobilý viesť motorové vozidlá je každý, kto spĺňa telesné a duševné podmienky nevyhnutné na tento účel a nedopustil sa závažných alebo opakovaných porušení predpisov o cestnej premávke alebo trestnoprávnych predpisov.“

22 Presné požiadavky, ktoré musí osoba splniť, aby bola uznaná za spôsobilú na vedenie motorových vozidiel, stanovuje nariadenie o prístupe osôb do cestnej premávky (nariadenie o vodičských preukazoch) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)] z 13. decembra 2010 (BHBl. 2010 I, s. 1980), naposledy zmenené nariadením z 26. júna 2012 (BGBl. 2012 I, s. 1394).

23 Pokiaľ ide o zrak, § 12 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Na účely vedenia motorových vozidiel musí zrak žiadateľa spĺňať požiadavky uvedené v prílohe 6“.

24 Príloha 6 bod 2.2.1 uvedeného nariadenia uvádza:

„Denná centrálna zraková ostrosť:

Pokiaľ je korekcia možná a dobre sa znáša, je potrebné korigovať každú chybu zraku pri dodržaní týchto minimálnych hodnôt zrakovej ostrosti: ostrosť lepšieho oka alebo binokulárna zraková ostrosť 0,8; ostrosť horšieho oka 0,5.

…

V niektorých osobitných prípadoch môže byť vzhľadom na prax s vedením a používaním vozidla zraková ostrosť horšieho oka menšia než 0,5 pri skupinách C, CE, C1 a C1E, nesmie však klesnúť pod hodnotu 0,1. V takých prípadoch je nevyhnutné vyšetrenie očným lekárom.“

Skutkové okolnosti vo veci samej a prejudiciálna otázka

25 Pánovi Glatzelovi, narodenému v roku 1959, bol na základe súdneho rozhodnutia prijatého v apríli 2010 odobratý vodičský preukaz za jazdu pod vplyvom alkoholu.

26 Rozhodnutím v správnom konaní z novembra 2010 Landratsamt Schwandorf čiastočne vyhovel žiadosti pána Glatzela a vydal mu nový vodičský preukaz, ktorý ho oprávňuje na vedenie motorových vozidiel patriacich najmä do skupín A, A1 a BE, tak ako sú definované v smernici 2006/126, ako aj motorových vozidiel patriacich do niektorých národných skupín, ktoré oprávňujú viesť mopedy vybavené doplnkovým motorom, ľahké motocykle a ľahké motorové vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou 45 km/h, ako aj stavebné alebo poľnohospodárske traktory s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou 25 a 32 km/h.

27 Tým istým rozhodnutím však bolo pánovi Glatzelovi zamietnuté vydanie nového vodičského preukazu pre vozidlá skupín C1 a C1E, a to najmä pre nákladné vozidlá. Landsratsamt Schwandorf toto zamietnutie odôvodnil tým, že očné vyšetrenie preukázalo, že pán Glatzel trpí jednostrannou amblyopiou, ktorá má za následok podstatné zníženie zrakovej funkcie jedného oka. Zatiaľ čo centrálna zraková ostrosť pána Glatzela v ľavom oku dosahuje 1,0, čiže funguje v plnej miere, a táto hodnota sa dosahuje aj pri ostrosti zraku na oboch očiach, pán Glatzel počas vyšetrenia dokázal pravým okom rozpoznať iba pohyb ruky. Zraková ostrosť pravého oka pána Glatzela preto nespĺňa požiadavky stanovené v nemeckom práve na vydanie vodičského preukazu pre vozidlá patriace do týchto dvoch skupín.

28 Po neúspešnej sťažnosti proti tomuto zamietavému rozhodnutiu podal pán Glatzel žalobu na Verwaltungsgericht Regensburg (Správny súd v Regensburgu). Keďže tento súd jeho žalobu zamietol, podal pán Glatzel proti tomuto rozsudku odvolanie na odvolací súd Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.

29 Tento súd nariadil vykonanie dokazovania a vyžiadal si najmä znalecký posudok z oblasti očného lekárstva na účely stanovenia skutočného stavu zraku pána Glatzela a s cieľom určiť, či a v akej miere môže pán Glatzel kompenzovať existujúce nedostatky, v prejednávanej veci v oblasti priestorového videnia, a či je táto schopnosť kompenzácie nezávislá od jeho vôle. Vnútroštátny súd sa okrem toho ďalším znaleckým posudkom pokúsil zistiť, či je z vedeckého hľadiska z anatomických alebo funkčných dôvodov odôvodnené zamietnuť vydanie vodičského preukazu skupiny C1 a C1E osobám vidiacim na jedno oko, aj pokiaľ sa preukáže, že tieto osoby dokážu dostatočne kompenzovať prípadné zhoršenie videnia. Tento súd chcel tiež zistiť, aké podmienky je v danom prípade potrebné splniť na to, aby vedenie vozidiel uvedených skupín takými osobami v porovnaní s osobami bez akéhokoľvek poškodenia zraku nepredstavovalo nijaké dodatočné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky.

30 Okrem toho na pojednávaní pred vnútroštátnym súdom sa znalci vyjadrili k pravdepodobnosti možnej straty zraku na jedno oko, ak dotknutá osoba vedie vozidlo skupiny C1 a C1E, ako aj k otázke, či k takejto strate zraku môže dôjsť tak náhle, že vodič bude potrebovať zvyšnú ostrosť zraku v hodnote 0,1, ktorou disponuje v druhom oku, aby mohol zastaviť vozidlo na okraji cesty.

31 Na základe takto získaných informácií sa Bayerischer Verwaltungsgerichtshof domnieva, že je potrebné vyhovieť návrhu pána Glatzela, čiže zrušiť rozhodnutia správnych orgánov, ako aj rozsudok, ktorý vydal Verwaltungsgericht Regensburg, a vydať mu vodičský preukaz skupiny C1 a C1E. Tento súd pritom konštatuje, že neexistuje žiadny dôvod na zákaz vedenia motorových vozidiel patriacich do uvedených skupín pre osoby, ktoré majú menšiu zrakovú ostrosť ako 0,1 na jednom oku, pretože po prvé ide o osoby, ktoré vidia na obe oči, po druhé binokulárne zorné pole týchto osôb spĺňa požiadavky uvedené v prílohe III bode 6.4 smernice 2006/126 a po tretie tieto osoby sa naučili v celom rozsahu kompenzovať nedostatočné priestorové videnie.

32 Čo sa týka posledného bodu, vnútroštátny súd spresňuje, že osoba, ktorá má nedostatočné priestorové videnie, sa tomuto nedostatku prispôsobí najneskôr do šiestich mesiacov, ak k jeho vzniku dôjde počas života. Takéto prispôsobenie, ktoré okrem iného nezávisí od vedomého uskutočnenia konkrétnych prejavov správania dotknutou osobou, nastane ešte skôr, ak osoba stratí podstatnú časť videnia na jedno oko od svojho narodenia, tak ako v prípade pána Glatzela. To znamená, že požiadavka stanovená v prílohe III bode 6.4 smernice 2006/126, v zmysle ktorej vodiči skupiny 2 musia mať zrakovú ostrosť s hodnotou aspoň 0,1, nie je založená na myšlienke nahradiť nedostatok priestorového videnia dotknutých osôb, ale na myšlienke, aby bol vodič motorového vozidla týchto skupín spôsobilý reagovať v prípade náhlej straty videnia lepšieho oka počas prepravy a zastaviť uvedené vozidlo na okraji cesty s pomocou zvyšného zraku, ktorý mu ostane.

33 Vnútroštátny súd pritom tvrdí, že požiadavka takejto zvyšnej zrakovej ostrosti pre horšie oko je objektívne odôvodnená, len pokiaľ ide o osoby, ktoré nevidia na obe oči alebo v prípade ktorých binokulárne zorné pole nezodpovedá požiadavkám podľa prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126. Na rozdiel od toho osoba ako pán Glatzel, ktorej zorné pole je normálne a ktorej nedostatky zraku ovplyvňujú najmä jej centrálnu zrakovú ostrosť, je spôsobilá vnímať predmety, ktoré sa objavia v jej periférnom zornom poli, v zásade rovnako ako osoba s normálnym zrakom, a teda je spôsobilá zastaviť motorové vozidlo, ktoré vedie, a to aj s využitím len zvyšného zraku. Vnútroštátny súd dodáva, že je veľmi výnimočné, aby vodiči nákladných vozidiel stratili viditeľnosť na jedno oko natoľko nečakane, aby museli využiť len zvyšný zrak, ktorý im ostáva v druhom oku, na to, aby zastavili vozidlo.

34 Bayerischer Verwaltungsgerichtshof sa domnieva, že požiadavka stanovená v prílohe III bode 6.4 smernice 2006/126 predstavuje zásah do základných práv zabezpečených článkom 20, článkom 21 ods. 1 a článkom 26 Charty, ktoré sa týkajú rovnosti pred zákonom, zákazu diskriminácie na základe zdravotného postihnutia a integrácie zdravotne postihnutých osôb.

35 Predovšetkým nemožnosť osôb, ku ktorým patrí pán Glatzel, vykonávať odbornú činnosť, ktorej výkon podlieha na základe zákona alebo v praxi podmienke, aby boli oprávnené viesť vozidlá skupiny C1 a C1E, predstavuje diskrimináciu na základe zdravotného postihnutia dotknutej osoby. Okrem toho rozdiely, ktoré existujú medzi požiadavkami stanovenými v prílohe III smernice 2006/126 týkajúcimi sa zraku žiadateľov o vydanie alebo o obnovenie vodičského preukazu, ktorí patria do skupiny 1 alebo do skupiny 2, vedú k porušeniu rovnosti zaobchádzania. V každom prípade vnútroštátny súd uvádza, že požiadavka minimálnej zrakovej ostrosti s hodnotou 0,1 nemôže byť v niektorých situáciách odôvodnená a že alternatívne a primeranejšie riešenie spočíva v možnosti individuálneho vyšetrenia s cieľom preveriť spôsobilosť osoby trpiacej ambylopiou viesť vozidlá skupín C1 a C1E, tak ako v prípade vodičov vozidiel patriacich do skupiny 1 v prílohe III smernice 2006/126.

36 Za týchto podmienok sa Bayerischer Verwaltungsgerichtshof rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Je bod 6.4 prílohy III smernice 2006/126… zlučiteľný s článkom 20, článkom 21 ods. 1 a článkom 26 [Charty] v tom zmysle, že uvedené ustanovenie bez možnosti stanovenia výnimky požaduje, aby žiadatelia o vydanie alebo obnovenie vodičského preukazu [pre vozidlá] skupiny C1 a C1E mali minimálnu zrakovú ostrosť 0,1 na horšom oku aj vtedy, keď tieto osoby vidia na obe oči a majú normálne zorné pole?“

O prejudiciálnej otázke

37 Svojou prejudiciálnou otázkou vnútroštátny súd v podstate žiada Súdny dvor, aby posúdil platnosť prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126, ktorá sa týka minimálnych požiadaviek na zrak pre vodičov vozidiel patriacich do skupín C1 a C1E, konkrétne nákladných vozidiel, s ohľadom na článok 20, článok 21 ods. 1 a článok 26 Charty, ktoré sa týkajú rovnosti pred zákonom, zákazu diskriminácie na základe zdravotného postihnutia a integrácie zdravotne postihnutých osôb.

38 Vnútroštátny súd sa predovšetkým domnieva, že požiadavka, v zmysle ktorej sú vodiči motorových vozidiel patriacich do skupiny C1 a C1E povinní mať zrakovú ostrosť horšieho oka najmenej s hodnotou 0,1, predstavuje diskrimináciu osôb, ktoré takúto zrakovú ostrosť nemajú, na základe zdravotného postihnutia, pokiaľ tieto osoby vidia na obe oči a ich zorné pole pre obe oči je dostačujúce. Takáto požiadavka zrakovej ostrosti je tiež nezlučiteľná so zásadou integrácie osôb so zdravotným postihnutím a je v rozpore s dohovorom OSN o zdravotnom postihnutí.

39 Uvedený súd okrem toho konštatuje, že v zmysle prílohy III bodu 6 smernice 2006/126 možno vodičom skupiny 1, teda vodičom ľahkých motorových vozidiel, vydať vodičský preukaz vo „výnimočných prípadoch“, aj keď nespĺňajú požiadavky týkajúce sa zorného poľa alebo zrakovej ostrosti. Na rozdiel od toho vodičom patriacim do skupiny 2, vrátane vodičov žiadajúcich o vodičský preukaz pre skupiny vozidiel C1 a C1E, ktorí majú na horšom oku zrakovú ostrosť menšiu ako 0,1, nemožno vydať vodičský preukaz. Právo uvedených vodičov na rovnosť pred zákonom je preto porušené, keďže uvedená smernica vôbec nepripúšťa možnosť individuálneho lekárskeho vyšetrenia, ktoré by umožnilo preukázať, že aj keď dotknutí vodiči nespĺňajú stanovené požiadavky, bezpečnosť jazdy tým nie je ohrozená.

40 S cieľom odpovedať na otázku, ktorú položil vnútroštátny súd, treba po prvé určiť, či normotvorca Únie porušil právo na zákaz diskriminácie zakotvené v článku 21 ods. 1 Charty, keď stanovil hranicu zrakovej ostrosti uvedenú v prílohe III bode 6.4 smernice 2006/126. Treba tiež preskúmať prípadný vplyv dohovoru OSN o zdravotnom postihnutí na toto ustanovenie. Po druhé treba posúdiť, či článok 26 Charty, ktorý zakotvuje zásadu integrácie zdravotne postihnutých osôb, bráni prílohe III bodu 6.4 smernice 2006/126, ktorej platnosť je spochybňovaná. Po tretie treba preskúmať, či článok 20 Charty, v zmysle ktorého sú si osoby pred zákonom rovné, bráni tomu, aby sa vodičom niektorých nákladných vozidiel odňala možnosť na základe individuálneho lekárskeho vyšetrenia preukázať, že sú spôsobilí viesť takéto vozidlá, a to aj pri nedostatku niektorých telesných schopností vyžadovaných smernicou 2006/126, hoci iní vodiči niektorých druhov vozidiel takéto schopnosti majú.

O požiadavke nediskriminácie zdravotne postihnutých osôb stanovenej v článku 21 Charty

41 Treba preskúmať, či dotknutá právna úprava Únie vo veci samej, ktorá stanovuje požiadavky na zrakovú ostrosť pre vodičov motorových vozidiel patriacich do skupín C1 a C1E, je v rozpore s článkom 21 ods. 1 Charty, v zmysle ktorého „je zakázaná akákoľvek diskriminácia z akéhokoľvek dôvodu, ako je… postihnutie“.

42 V tejto súvislosti treba predovšetkým pripomenúť, že článok 52 ods. 1 Charty uvádza, že akékoľvek obmedzenie výkonu práv a slobôd uznaných v tejto Charte musí byť stanovené zákonom a rešpektovať podstatu týchto práv a slobôd. Za predpokladu dodržiavania zásady proporcionality možno tieto práva a slobody obmedziť len vtedy, ak je to nevyhnutné a skutočne to zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných.

43 Zásada rovnosti zaobchádzania predstavuje všeobecnú zásadu práva Únie ustanovenú v článku 20 Charty, ktorá je konkretizovaná prostredníctvom zásady zákazu diskriminácie uvedenej v článku 21 ods. 1 Charty. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora uvedená všeobecná zásada od normotvorcu Únie v súlade s požiadavkami článku 52 ods. 1 Charty vyžaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne a aby sa s rozdielnymi situáciami nezaobchádzalo rovnako, ibaže by takéto zaobchádzanie bolo objektívne odôvodnené (v tomto zmysle pozri rozsudok Akzo Nobel Chemicals a Akcros Chemicals/Komisia, C-550/07 P, EU:C:2010:512, body 54 a 55, ako aj citovanú judikatúru). Rozdiel v zaobchádzaní je odôvodnený, ak je založený na objektívnom a primeranom kritériu, to znamená ak je v súlade s právne prípustným cieľom sledovaným predmetnou právnou úpravou a tento rozdiel je primeraný cieľu, ktorý príslušné zaobchádzanie sleduje (rozsudky Arcelor Atlantique a Lorraine a i., C-127/07, EU:C:2008:728, bod 47, ako aj Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, bod 77).

44 Ďalej, čo sa týka konkrétne otázky diskriminácie na základe zdravotného postihnutia, treba konštatovať, že pojem „zdravotné postihnutie“ samotná Charta nedefinuje.

45 V judikatúre týkajúcej sa rovnosti zaobchádzania v oblasti zamestnávania Súdny dvor už konštatoval, že pojem „zdravotné postihnutie“ treba na účely smernice Rady 2000/78/ES z 27. novembra 2000, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre rovnaké zaobchádzanie v zamestnaní a povolaní (Ú. v. ES L 303, s. 16; Mim. vyd. 05/004, s. 79), vykladanej s ohľadom na dohovor OSN o zdravotnom postihnutí, chápať ako obmedzenie vyplývajúce najmä z dlhodobého telesného, mentálneho alebo intelektuálneho postihnutia, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť plnému a účinnému zapojeniu sa postihnutej osoby do života spoločnosti na rovnakom základe s ostatnými pracovníkmi (rozsudky HK Danmark, C-335/11 a C-337/11, EU:C:2013:222, body 37 až 39; Komisia/Taliansko, C-312/11, EU:C:2013:446, bod 56, ako aj Z., C-363/12, EU:C:2014:159, bod 76).

46 Za týchto podmienok treba konštatovať, že pokiaľ ide o otázku diskriminácie na základe zdravotného postihnutia, článok 21 ods. 1 Charty od normotvorcu Únie predovšetkým vyžaduje, aby sa zdržal rozdielneho zaobchádzania na základe obmedzenia vyplývajúceho najmä z dlhodobého telesného, mentálneho alebo intelektuálneho postihnutia, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť plnému a účinnému zapojeniu sa postihnutej osoby do života spoločnosti na rovnakom základe s ostatnými pracovníkmi, ibaže by takéto rozdielne zaobchádzanie bolo objektívne odôvodnené.

47 Čo sa týka osôb, ktoré tak ako pán Glatzel trpia trvalou poruchou zraku a ktorých zraková ostrosť v horšom oku je menšia ako 0,1, treba zdôrazniť, že tieto osoby nespĺňajú zdravotné podmienky obsiahnuté v prílohe III smernice 2006/126, a preto im nemožno vydať vodičský preukaz, najmä pre skupiny vozidiel C1 a C1E. Treba však konštatovať, že aj keď je podľa informácií, ktoré vyplývajú z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, zraková ostrosť v horšom oku pána Glatzela veľmi slabá, uvedené nič nemení na tom, že keď pán Glatzel používa obidve oči, má binokulárnu zrakovú ostrosť 1,0, a teda „úplnú“ ostrosť. V tomto ohľade Súdny dvor nemá k dispozícii dostatok informácií na to, aby mohol posúdiť, či takéto ochorenie predstavuje „zdravotné postihnutie“ v zmysle článku 21 ods. 1 Charty.

48 Na účely posúdenia platnosti smernice 2006/126 s ohľadom na článok 21 ods. 1 Charty však nie je potrebné s konečnou platnosťou určiť, či sa vo veci samej pán Glatzel považuje za osobu so zdravotným postihnutím alebo bez zdravotného postihnutia v zmysle tohto ustanovenia. Aj za predpokladu, že by stav osoby, akou je pán Glatzel, patril pod pojem „zdravotné postihnutie“ v zmysle Charty, totiž rozdielne zaobchádzanie založené na odmietnutí vydania vodičského preukazu pre skupiny C1 a C1E s odôvodnením, že jeho zraková ostrosť nie je dostatočná, možno objektívne odôvodniť s ohľadom na imperatívne požiadavky bezpečnosti cestnej premávky.

49 V tomto ohľade treba pripomenúť, že Súdny dvor už v súvislosti so všeobecnou zásadou rovnosti zaobchádzania v kontexte s dôvodmi, akými sú vek alebo pohlavie, konštatoval, že rozdiel v zaobchádzaní založený na charakteristike súvisiacej s takýmito dôvodmi nie je diskrimináciou, a teda porušením článku 21 ods. 1 Charty, keď pre povahu pracovnej činnosti alebo podmienky jej výkonu táto charakteristika tvorí základnú a rozhodujúcu požiadavku na zamestnanie, pod podmienkou, že cieľ takéhoto rozdielneho zaobchádzania je oprávnený a požiadavka je primeraná sledovaným cieľom (pozri v tomto zmysle, pokiaľ ide o diskrimináciu na základe veku, rozsudky Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, bod 35, a Prigge a i., C-447/09, EU:C:2011:573, bod 66; ako aj v tomto zmysle, pokiaľ ide o diskrimináciu na základe pohlavia, rozsudky Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, bod 40, a Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, bod 25).

50 V rámci rovnakej úvahy treba na účely tejto veci konštatovať, že rozdielne zaobchádzanie s osobou v závislosti od toho, či táto osoba má potrebnú zrakovú ostrosť nevyhnutnú na vedenie motorových vozidiel, v zásade nie je v rozpore so zákazom diskriminácie na základe zdravotného postihnutia v zmysle článku 21 ods. 1 Charty, pokiaľ takáto požiadavka zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, je nevyhnutná a nepredstavuje neprimerané bremeno.

51 V tomto ohľade podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky predstavuje dôvod všeobecného záujmu Únie (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, bod 19; Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, bod 59; Komisia/Fínsko, C-54/05, EU:C:2007:168, bod 40; Komisia/Taliansko, C-110/05, EU:C:2009:66, bod 60; Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 bod 50; Komisia/Portugalsko, C-438/08, EU:C:2009:651, bod 48; Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, bod 26; ako aj Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, bod 47). Stanovením minimálnej hranice zrakovej ostrosti horšieho oka v prílohe III pre vodičov skupiny 2 v zmysle tejto prílohy teda smernica 2006/126 sleduje cieľ zlepšiť cestnú premávku, a preto zodpovedá dôvodu všeobecného záujmu.

52 Čo sa týka súdneho preskúmania požiadaviek zásady proporcionality týkajúcich sa minimálnych požiadaviek kladených na zrakovú ostrosť, ktorá sa vyžaduje na vedenie motorových vozidiel, treba zdôrazniť, že pokiaľ ide o posúdenie komplexných otázok lekárskej povahy, tak ako vo veci samej, normotvorca Únie má širokú voľnú úvahu a preskúmanie Súdnym dvorom sa musí obmedziť na to, či pri výkone takejto právomoci nedošlo k zjavnému porušeniu alebo zneužitiu právomoci alebo či tento normotvorca zjavne neprekročil hranice svojej voľnej úvahy [pozri v tomto zmysle rozsudky Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, bod 47; Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, bod 28, a Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, bod 60].

53 To však nič nemení na tom, že aj v prípade takejto voľnej úvahy je normotvorca Únie povinný zakladať svoju voľbu na objektívnych kritériách (pozri rozsudok Vodafone a i., C-58/08, EU:C:2010:321, bod 53) a prináleží mu dohliadať na dodržiavanie základných práv (pozri v tomto zmysle rozsudky Volker und Markus Schecke a Eifert, C-92/09 a C-93/09, EU:C:2010:662, bod 46, ako aj Association belge des Consommateurs Test-Achats a i., C-236/09, EU:C:2011:100, bod 17).

54 Pokiaľ ide o nevyhnutnú povahu minimálnych požiadaviek na zrak vodičov motorových vozidiel, treba zdôrazniť, že na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky je dôležité, aby osoby, ktorým sa vydá vodičský preukaz, mali primeranú fyzickú zdatnosť, najmä pokiaľ ide o ich zrak, pretože fyzické nedostatky môžu mať významné následky (pozri analogicky, pokiaľ ide o dopravných pilotov, rozsudok Prigge a i., EU:C:2011:573, bod 67). Je tiež všeobecne známe, že zrak spĺňa základnú funkciu pri vedení motorového vozidla, a teda čím je táto funkcia obmedzenejšia, tým je nevyhnutnejšie posúdiť požiadavky bezpečnosti cestnej premávky.

55 Aj keď zákaz vydania vodičského preukazu, o ktorý požiadali osoby, ktorých zraková ostrosť nedosahuje určitú hranicu, je nevyhnutný a určite predstavuje účinný prostriedok na zlepšenie bezpečnosti na cestách prostredníctvom vylúčenia uvedených osôb z premávky, stále platí, že takýto zákaz nesmie predstavovať neprimerané bremeno.

56 Vo veci, o akú ide v konaní vo veci samej, si totiž zásada proporcionality predovšetkým vyžaduje v čo najväčšom rozsahu zosúladiť zásadu rovnosti zaobchádzania s požiadavkami bezpečnosti cestnej premávky, ktoré sú rozhodujúce pre podmienky vedenia motorových vozidiel (pozri analogicky rozsudky Johnston, EU:C:1986:206, bod 38; Sirdar, EU:C:1999:523, bod 26, a Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, bod 23).

57 Treba preto preskúmať, či ustanovenie prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126, ktoré pre vodičov motorových vozidiel patriacich do skupiny 2 v zmysle tejto prílohy stanovuje hranicu zrakovej ostrosti na hodnotu 0,1, nie je neprimerané s ohľadom na sledovaný cieľ.

58 Treba pripomenúť, že minimálne požiadavky na telesnú a duševnú spôsobilosť na vedenie motorových vozidiel vymenované v prílohe III smernice 2006/126 boli stanovené, ako vyplýva aj z odôvodnenia 8 tejto smernice, s cieľom splniť požiadavky bezpečnosti cestnej premávky v súlade s článkom 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ.

59 Výbor pre vodičské preukazy ustanovený na základe článku 9 smernice 2006/126 založil pracovnú skupinu pre zrak, ktorá v máji 2005 uverejnila správu „New standards for the visual functions of drivers“. Podľa tejto správy, aj keď prísne požiadavky v oblasti zraku najlepšie slúžia cieľom bezpečnosti cestnej premávky, tieto požiadavky nesmú mať takú povahu, aby vylúčili osoby, ktoré pracujú ako vodiči motorových vozidiel, bez platného dôvodu, s ohľadom na zásadný význam, ktorý má táto činnosť v súčasnej spoločnosti jednak zo sociálneho a jednak z ekonomického hľadiska.

60 V tejto správe odborníci uvedenej pracovnej skupiny, ktorí pripustili nedostatok výskumných údajov na účely stanovenia minimálnych hodnôt v oblasti zrakovej ostrosti, konštatovali, že pokiaľ ide o vodičov patriacich do skupiny 2 v zmysle prílohy smernice 2006/126, teda najmä o vodičov nákladných vozidiel, hodnota zrakovej ostrosti horšieho oka 0,5, ktorú táto smernica vyžaduje, už nie je odôvodnená. Pracovná skupina pre zrak, ktorá konštatovala, že možno podporiť teóriu, v zmysle ktorej je vedenie motorového vozidla binokulárnou činnosťou, a preto pre vodičov tejto skupiny 2 nemožno prijať požiadavky týkajúce sa zrakovej ostrosti jedného oka, dospela k záveru, že vyššia zodpovednosť vodičov uvedenej skupiny 2 podporuje požiadavku, aby takíto vodiči disponovali „rezervným okom“ a boli tak spôsobilí zastaviť vozidlo, ktoré vedú, na okraji cesty s pomocou horšieho oka.

61 Na základe návrhov pracovnej skupiny pre zrak normotvorca Únie zmenil prílohu III smernice 2006/126 tým spôsobom, že predovšetkým znížil minimálnu požadovanú hranicu zrakovej ostrosti horšieho oka vodičov skupiny 2 v zmysle tejto prílohy z hodnoty 0,5 na 0,1. Okrem toho vo svojej správe pracovná skupina pre zrak tiež výslovne poukazuje na účinky ambylopie na vodičov motorových vozidiel.

62 Za týchto podmienok sa zdá, že normotvorca Únie zmenil uvedenú prílohu vedome a snažil sa v čo najväčšej miere obmedziť akýkoľvek zásah do práv osôb trpiacich poruchou zraku.

63 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania však vyplýva, že vnútroštátnemu súdu sa aj táto hranica 0,1 stanovená smernicou 2006/126 zdá neprimeraná.

64 Čo sa týka stanovenia tejto minimálnej hodnoty zrakovej ostrosti vyžadovanej smernicou 2006/126, treba pripomenúť, že zákonodarca Únie má širokú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o komplexné otázky lekárskej povahy, akými sú otázky týkajúce sa zrakovej ostrosti nevyhnutnej na vedenie motorového vozidla. V takomto kontexte teda súd Únie nemôže svojím posúdením skutkových okolností vedeckej a technickej povahy nahradiť posúdenie normotvorcu Únie, ktorému zakladajúce zmluvy zverili túto úlohu (v poslednej uvedenej súvislosti pozri najmä rozsudok Afton Chemical, EU:C:2010:419, bod 28).

65 Okrem toho pracovná skupina pre zrak vo svojej správe poznamenáva nedostatok vedeckých štúdií týkajúcich sa viacerých aspektov zraku vodičov motorových vozidiel. V tomto ohľade treba tiež pripomenúť judikatúru Súdneho dvora, v zmysle ktorej, ak pretrváva neistota o existencii alebo

rozsahu rizík pre zdravie osôb, normotvorca Únie môže prijať ochranné opatrenia bez toho, aby sa čakalo, kým sa plne preukáže existencia a závažnosť týchto rizík (v tomto zmysle pozri rozsudky Spojené kráľovstvo/Komisia, C-180/96, EU:C:1998:192, bod 99; Komisia/Dánsko, C-192/01, EU:C:2003:492, bod 49, ako aj Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, bod 73).

66 Keďže medzi bezpečnosťou cestnej premávky a ochranou zdravia účastníkov cestnej premávky existuje úzky vzťah, pokiaľ normotvorca Únie prispôsobí v súlade s článkom 8 smernice 2006/126 minimálne požiadavky v oblasti zrakovej ostrosti vedeckému a technickému pokroku, môže v prípade vedeckej nejednoznačnosti zvýhodniť úvahy týkajúce sa zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky. Skutočnosť, že sa tento normotvorca, ktorý nechcel ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, rozhodol zachovať minimálnu požiadavku týkajúcu sa zrakovej ostrosti horšieho oka vodičov patriacich do skupiny 2 v zmysle prílohy III uvedenej smernice, teda nemôže mať za následok neprimeranú povahu tohto prispôsobovacieho opatrenia.

67 Vnútroštátny súd napokon zdôrazňuje, že skutočnosť, že pánovi Glatzelovi nebol vydaný vodičský preukaz, o ktorý žiadal, môže predstavovať diskrimináciu v zmysle článku 2 dohovoru OSN o zdravotnom postihnutí. Zo znenia uvedeného článku s názvom „Vymedzenie pojmov“ predovšetkým vyplýva, že diskriminácia na základe zdravotného postihnutia zahŕňa všetky formy diskriminácie vrátane odmietnutia primeraných úprav.

68 V tomto ohľade treba pripomenúť, že Únia schválila dohovor OSN o zdravotnom postihnutí rozhodnutím 2010/48. V dôsledku toho sú ustanovenia tohto dohovoru od nadobudnutia jeho platnosti neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie (pozri v tomto zmysle rozsudky Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, bod 5, a Z., EU:C:2014:159, bod 73). Okrem toho z dodatku k prílohe II rozhodnutia 2010/48 vyplýva, že pokiaľ ide o oblasť osobnej mobility, smernica 2006/126 sa uvádza medzi právnymi predpismi Únie, ktoré upravujú otázky spravujúce sa uvedeným dohovorom.

69 Tak ako však vyplýva aj z judikatúry Súdneho dvora, keďže ustanovenia dohovoru OSN o zdravotnom postihnutí, pokiaľ ide o ich vykonanie a účinky, závisia od vydania ďalších aktov, ktoré patria do právomoci zmluvných strán, ustanovenia tohto dohovoru nepredstavujú vzhľadom na ich obsah bezpodmienečné a dostatočne presné ustanovenia, ktoré umožňujú preskúmanie platnosti aktu práva Únie s ohľadom na ustanovenia tohto dohovoru (pozri v tomto zmysle rozsudok Z., EU:C:2014:159, body 89 a 90).

70 Naďalej pritom platí, že podľa judikatúry Súdneho dvora prednosť medzinárodných zmlúv, ktoré uzavrela Únia, pred sekundárnou právnou úpravou vyžaduje, aby táto právna úprava bola v čo najširšej miere vykladaná v súlade s týmito zmluvami (pozri najmä rozsudky Komisia/Nemecko, C-61/94, EU:C:1996:313, bod 52; HK Danmark, EU:C:2013:222, bod 29, ako aj Z., EU:C:2014:159, bod 72).

71 Treba pritom konštatovať, že príloha III bod 6.4 smernice 2006/126 jasne stanovuje, že vodiči motorových vozidiel patriacich do skupín C1 a C1E musia mať zrakovú ostrosť v horšom oku minimálne 0,1. Za týchto podmienok nemožno tomuto ustanoveniu sekundárneho práva priznať výklad, ktorý by umožňoval odkloniť sa od jasného pravidla stanovujúceho minimálnu hodnotu.

72 Zo všetkých vyššie uvedených úvah vyplýva, že normotvorca Únie prijatím ustanovení, ktorých platnosť je spochybňovaná, vyvážil na jednej strane požiadavky bezpečnosti cestnej premávky a na druhej strane právo osôb so zrakovým postihnutím na ochranu pred diskrimináciou spôsobom, ktorý nemožno považovať za neprimeraný vo vzťahu k sledovaným cieľom.

73 S ohľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že preskúmanie položenej otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126 s ohľadom na článok 21 ods. 1 Charty.

O integrácii zdravotne postihnutých osôb upravenej v článku 26 Charty

74 Treba pripomenúť, ako vyplýva z článku 52 ods. 5 a 7 Charty a z Vysvetliviek k charte základných práv (Ú. v. EÚ C 303, 2007, s. 17) týkajúcich sa článku 26 a článku 52 ods. 5 Charty, že uplatnenie článku 26 Charty pred súdom je prípustné na účely výkladu a preskúmania zákonnosti legislatívnych aktov Únie, ktoré vykonávajú zásadu uvedenú v predmetnom článku, teda zásadu integrácie zdravotne postihnutých osôb.

75 Pokiaľ ide o uplatnenie tejto zásady smernicou 2006/126, najmä zo znenia odôvodnenia 14 tejto smernice vyplýva, že by „mali byť prijaté osobitné ustanovenia uľahčujúce vedenie vozidiel telesne postihnutým osobám“. Rovnako článok 5 ods. 2 uvedenej smernice naznačuje podmienky vydania vodičského preukazu vodičom s telesným postihnutím, najmä pokiaľ ide o vodičský preukaz pre prispôsobené vozidlá.

76 Keďže teda smernica 2006/126 predstavuje legislatívny akt Únie, ktorým sa vykonáva zásada uvedená v článku 26 Charty, tento článok sa uplatní v konaní vo veci samej.

77 Navyše podľa článku 51 ods. 1 druhej vety Charty normotvorca Únie dodržiava a podporuje uplatňovanie zásad stanovených touto chartou. Pokiaľ ide o zásadu integrácie postihnutých osôb, článok 26 Charty uvádza, že Únia uznáva a rešpektuje právo postihnutých osôb využívať opatrenia určené na zabezpečenie ich nezávislosti, integrácie v zamestnaní a spoločnosti a účasti na živote Spoločenstva.

78 Aj napriek tomu, že článok 26 Charty stanovuje, že Únia rešpektuje a uznáva právo postihnutých osôb využívať integračné opatrenia, teda zásada upravená v tomto článku neznamená, že normotvorca je povinný prijať jedno alebo druhé konkrétne opatrenie. Na to, aby tento článok nadobudol úplný účinok, totiž musí byť spresnený ustanoveniami práva Únie alebo vnútroštátneho práva. Z toho vyplýva, že uvedený článok sám osebe nemôže jednotlivcom priznať subjektívne samostatne uplatniteľné právo (pozri v tomto zmysle, pokiaľ ide o článok 27 Charty, rozsudok Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, body 45 a 47).

79 S ohľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že preskúmanie otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126 s ohľadom na článok 26 Charty.

O rovnosti pred zákonom upravenej v článku 20 Charty

80 Vnútroštátny súd zdôrazňuje, že v prípade vodičov patriacich do skupiny 1 v zmysle prílohy III smernice 2006/126, ktorí nespĺňajú požiadavky týkajúce sa najmä zrakovej ostrosti, možno napriek tomu vydať vodičský preukaz vo „výnimočných prípadoch“, ak sa vodič podrobí individuálnemu vyšetreniu zameranému na jeho spôsobilosť viesť vozidlo. Preto skutočnosť, že takáto možnosť chýba v prípade vodičov skupiny 2 v zmysle tejto prílohy, by mohla zakladať rozdielne zaobchádzanie v rozpore s článkom 20 Charty.

81 Ako už bolo pripomenuté v bode 43 tohto rozsudku, cieľom tohto článku, ktorý je nazvaný „Rovnosť pred zákonom“, je predovšetkým zabezpečiť, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne.

82 Treba preto posúdiť, či je situácia vodičov patriacich do skupiny 1 v zmysle prílohy III smernice 2006/126 na jednej strane a situácia vodičov skupiny 2 v zmysle tejto smernice na druhej strane porovnateľná.

83 V tomto ohľade, ako poznamenal generálny advokát v bode 62 svojich návrhov, normotvorca Únie vytvoril dve skupiny vodičov v závislosti od hmotnosti vozidla, počtu prepravovaných cestujúcich a zodpovednosti, ktorá v dôsledku toho vyplýva z vedenia takých vozidiel. Charakteristiky predmetných vozidiel, akými sú veľkosť, hmotnosť alebo ovládateľnosť takýchto vozidiel, teda odôvodňujú existenciu rôznych požiadaviek na vydanie vodičského preukazu na účely vedenia takýchto vozidiel. Situácie vodičov takýchto vozidiel preto nie sú porovnateľné.

84 Keďže uvedené situácie nie sú porovnateľné, rozdielne zaobchádzanie v predmetných situáciách neporušuje právo vodičov patriacich do jednej alebo druhej skupiny vodičov na „rovnosť pred zákonom“ upravené v článku 20 Charty.

85 Z toho vyplýva, že keďže situácia vodičov skupiny 1 a 2 nie je porovnateľná, článok 20 Charty nebráni prílohe III bodu 6 smernice 2006/126, pokiaľ uvedený bod umožňuje vydať vodičský preukaz vodičom patriacim do skupiny 1 vo „výnimočných prípadoch“ aj v prípade, ak ich zraková ostrosť nespĺňa požiadavky stanovené touto smernicou pre vodičov tejto skupiny, ale neumožňuje v takom prípade vydať vodičský preukaz vodičom patriacim do skupiny 2.

86 S ohľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že preskúmanie otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť prílohy III bodu 6.4 smernice 2006/126 s ohľadom na článok 20, článok 21 ods. 1 alebo článok 26 Charty.

O trovách

87 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

Preskúmanie otázky neodhalilo nijakú skutočnosť, ktorá by mohla ovplyvniť platnosť prílohy III bodu 6.4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch, zmenenej a doplnenej smernicou Komisie 2009/113/ES z 25. augusta 2009, s ohľadom na článok 20, článok 21 ods. 1 alebo článok 26 Charty základných práv Európskej únie.

Podpisy