Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

21 март 2024 година*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Автомобилен транспорт — Директива 2006/126/ЕО — Свидетелство за управление на моторно превозно средство — Условия за издаване или подновяване — Минимални изисквания за физическа и умствена годност — Зрение — Точка 6.4 от приложение III — Принцип на пропорционалност — Лице, което не отговаря на изискването относно зрителното поле — Положително становище на медицински експерти за годността на лицето да управлява превозно средство — Свобода на преценка в конкретен случай при липса на изрично изключение“

По дело C-703/22

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия) с акт от 16 ноември 2022 г., постъпил в Съда на 16 ноември 2022 г., в рамките на производство по дело

**WU**

срещу

**Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)**

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: N. Piçarra, председател на състава, N. Jääskinen (докладчик) и M. Gavalec, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за нидерландското правителство, от M. K. Bulterman и H. S. Gijzen, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от A. Nijenhuis, P. Messina и G. Wilms, в качеството на представители,

* Език на производството: нидерландски.

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

## Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 2006 г., стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 17, стр. 216), изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25 август 2009 г. (ОВ L 223, 2009 г., стр. 31) (наричана по-нататък „Директива 2006/126“).

2 Преюдициалното запитване е отправено в рамките на спор между WU и Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (Централно бюро за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства, Нидерландия) относно решения на последното, с които то отхвърля искането на WU за установяване на неговата физическа и умствена годност да управлява моторно превозно средство, по-специално превозни средства от категории C и CE, направено във връзка с подновяването на свидетелството на WU за управление на превозни средства, и с които отказва да му издаде друго свидетелство за управление, ограничено до територията на Нидерландия.

### Правна уредба

#### *Правото на Съюза*

3 Съображения 8 и 9 от Директива 2006/126 гласят:

„(8) На основание пътната безопасност следва да се определят минимални изисквания за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства. Необходимо е критериите за изпитите за управление на превозно средство и издаване на свидетелство за управление да бъдат хармонизирани. За постигането на тази цел следва да се определят знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на моторни превозни средства, изпитът за управление на превозно средство следва да се основава на тези концепции и следва да се предопределят минималните стандарти за физическа и умствена годност за управление на такива превозни средства.

(9) Доказателство за наличие на съответствие на водачите на превозни средства, които се използват за транспорт на пътници или стоки, с минималните стандарти за физическа и умствена годност за управление на превозно средство следва да се предоставя, когато свидетелството се издава и периодично след това. Този редовен контрол съгласно националните правила за съответствие с минималните стандарти ще допринесе за свободното движение на хора, ще избегне нарушаването на конкуренцията и по-добре ще взема предвид специфичната отговорност на водачите на такива превозни средства. На държавите членки следва да се позволи да налагат медицински прегледи като гаранция за спазване на минималните стандарти за

физическа и умствена годност за управление на други моторни превозни средства. Поради причини, свързани с прозрачността, тези прегледи следва да съвпадат с подновяването на свидетелствата за управление и поради това да се определят от срока на валидност на свидетелството“.

4 Член 1, параграф 1 от тази директива предвижда:

„Държавите членки въвеждат национално свидетелство за управление на основата на образеца на Общността, уреден в приложение I, в съответствие с разпоредбите на настоящата директива. Емблемата на страница 1 на образеца на Общността на свидетелство за управление на превозно средство съдържа отличителния знак на държавата членка, която издава свидетелството“.

5 Съгласно член 2, параграф 1 от посочената директива:

„Свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, се признават взаимно“.

6 Член 4 от същата директива гласи следното:

„1. Свидетелството за управление, предвидено в член 1, разрешава управлението на превозни средства със силово задвижване в категориите, определени по-нататък. То може да бъде използвано от минималната възраст, посочена за всяка категория. […]

[…]

4. Моторни превозни средства:

– „моторно превозно средство“ означава превозно средство със силово задвижване, което нормално се използва за превоз на пътници или стоки по шосе или да тегли по шосе превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки. Този термин включва и тролейбуси, т.е. нерелсови превозни средства, които са свързани към електрически проводник. Тук не се включват селскостопански или горски трактори;

[…]

е) Категория C:

моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;

ж) Категория CE

– без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни [средства], когато влекачът е от категория C и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркето или полуремаркето над 750 kg,

[…]“.

7 Член 7 от Директива 2006/126 гласи:

„1. Свидетелства за управление на превозно средство се издават само на кандидатите:

а) които са взели изпит по умения и поведение и теоретичен изпит и отговарят на медицинските стандарти в съответствие с разпоредбите на приложения II и III;

[…]

3. Подновяването на свидетелства за управление на превозно средство, когато техният срок изтече, подлежи на:

а) продължаващо спазване на минималните стандарти на физическа и умствена годност за управление, постановени в приложение III за свидетелства за управление на превозно средство от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; и

[…]“.

8 Приложение III към тази директива е озаглавено „Минимални изисквания за физическа и психическа годност за управление на превозно средство със силово задвижване“ и предвижда:

„Дефиниции

1. По смисъла на настоящото приложение, водачите се класифицират в две групи:

1.1. Група 1:

водачи на превозни средства от категории A, A1, A2, AM, B, B1 и BE.

1.2. Група 2:

водачи на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E.

[…]

Медицински прегледи

[…]

4. Група 2:

Кандидатите преминават медицински преглед преди свидетелството за управление C да им бъде издадено за първи път и след това преминават периодични медицински прегледи съгласно предвиденото в националното законодателство.

5. Стандартите, установени от държавите членки за издаване и всяко едно последващо подновяване на свидетелствата за управление, могат да бъдат по-строги от изложените в настоящото приложение.

Зрение

6. Всички кандидати за свидетелство за управление преминават подходяща проверка, за да се установи дали имат острота на зрението, адекватна за управление на превозно средство със силово задвижване. Ако има основания за съмнение относно адекватността на зрението, кандидатът се преглежда от компетентен медицински орган. При този преглед особено внимание се обръща на следното: острота на зрението, зрително поле, виждане в здрач, чувствителност към блясък и контраст, диплопия и други зрителни функции, които могат да изложат на риск безопасността на управлението.

Когато изискванията за зрително поле и острота на зрението не са изпълнени, издаването на свидетелство за управление на водачи от група 1 е възможно да се допусне в „извънредни случаи“. В тези случаи от водача се изисква да премине преглед пред компетентен медицински орган, за да докаже, че не съществуват други функционални нарушения на зрението, включително на чувствителността към блясък и контраст и виждането в здрач. От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

[…]

Група 2:

6.4. Кандидатите за свидетелство за управление или за подмяна на такова свидетелство трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 с по-силното око и минимум 0,1 с по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойности 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост.

Освен това хоризонтът на зрителното поле и на двете очи трябва да е поне 160° и да обхваща поне 70° наляво и надясно и 30° надолу и нагоре. Не трябва да съществува дефект в радиус от 30° от централната ос.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи без нормална чувствителност към контраст или страдащи от диплопия.

След значителна загуба на зрението с едното око следва да измине подходящ период за адаптация (например 6 месеца), през който на лицето не е позволено да управлява МПС. След този период управлението на МПС е разрешено само след благоприятно становище от експерти по зрението и управлението на МПС.

[…]“.

***Нидерландското право***

9 Член 111, параграф 1 от Wegenverkeerswet 1994 (Закон за движението по пътищата от 1994 г.) гласи:

„Свидетелство за управление на превозно средство се издава по молба на лицето и срещу заплащане на определената за целта такса само на лица:

a) навършили определената с подзаконов нормативен акт минимална възраст за управление на моторно превозно средство от категорията, за която е подадено заявлението за издаване на свидетелство за управление, и

b) за които след преглед, извършен от или от името на властите съгласно определените в подзаконов нормативен акт правила, или с оглед на издадено по-рано свидетелство за управление или на издадено извън Нидерландия от компетентния за тази цел орган свидетелство за управление, което отговаря на предвидените в подзаконов нормативен акт условия, се установи, че имат достатъчно умения за и са годни в достатъчна степен да управляват превозни средства, или, ако заявлението е за издаване на валидно свидетелство за управление на мотопеди, че имат достатъчно умения за управлението им“.

10 Член 97, параграф 1 от Reglement rijbewijzen (Кралски указ за свидетелствата за управление на превозни средства) предвижда, че по молба на лицето и срещу заплащане на определената за целта такса CBR вписва в регистъра на свидетелствата за управление на превозни средства удостоверенията за годност за всички лица, които отговарят на изискванията, установени в министерската наредба за физическата и умствената годност за управление на моторни превозни средства. CBR уведомява заявителите за това вписване.

11 Член 1, параграф 1 от Regeling eisen geschiktheid 2000 (министерска Наредба за изискванията за годност от 2000 г., наричана по-нататък „министерската наредба от 2000 г.“) гласи следното:

„За целите на тази наредба:

a) група 1 означава свидетелства за управление на превозни средства от категории A1, A2, A, B, B+E и T;

b) група 2 означава свидетелства за управление на превозни средства от категории C, C1, CE,C1E, D, D1, DE и D1E“.

12 Член 2 от тази наредба предвижда:

„Изискванията за физическа и умствена годност за управление на моторни превозни средства се определят в съответствие с приложението към тази наредба“.

13 Съгласно приложението към министерската наредба от 2000 г.:

„[…]

Глава 3. Нарушения на зрението

[…]

3.3. Зрително поле

a. Група 1: хоризонталното зрително поле не може да е под 120° и трябва да обхваща поне 50° наляво и надясно. Вертикалното зрително поле трябва да бъде поне 20° нагоре и надолу. Не трябва да съществува дефект в зрителното поле в радиус от 20° от централната ос.

   В извънредни случаи лицата, които не отговарят на изискванията относно зрителното поле, както при скотоми, квадрантопсия или хомонимна хемианопсия, могат да бъдат обявени за годни за целите на издаване на свидетелство за управление от група 1. Условията, които трябва да бъдат изпълнени за тази цел, са липсата на друго нарушение на зрението, положително становище от офталмолог и успешно преминаване на изпит за управление на превозно средство (вж. т. 3.5).

   Това изключение не се прилага за лицата, чието хоризонтално зрително поле е под 90 .

b. Група 2: бинокулярното хоризонтално зрително поле не може да е под 160° и трябва да обхваща поне 70° наляво и надясно. Вертикалното зрително поле трябва да бъде поне 30° нагоре и надолу. Не трябва да съществува дефект в зрителното поле в радиус от 30° от централната ос.

3.4. Загуба на зрението с едното око

a. Група 1: налице е негодност в случай на внезапна загуба на зрението с едното око, следователно и в случай на затрудняваща диплопия, изискваща покриване на едното око. Тези лица могат отново да бъдат обявени за годни за целите на издаване на свидетелство за управление от група 1 след период за адаптация от най-малко 3 месеца и положително становище от офталмолог.

b. Група 2: в извънредни случаи след период за адаптация от най-малко 3 месеца и положително становище от офталмолог професионален шофьор, който вече притежава едно или повече свидетелства за управление от група 2, може отново да бъде обявен за годен за целите на издаване на свидетелство за управление на превозни средства от категории C/CE или D/DE, което е териториално ограничено и може да обхваща най-много територията на Нидерландия.

Условията, които трябва да бъдат изпълнени за тази цел, са положително становище от офталмолог, декларация от работодателя, изготвена по установения от CBR образец, и успешно преминаване на изпит за управление на превозно средство (вж. т. 3.5)“.

## Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

14 WU, роден през 1988 г., претърпява на едногодишна възраст злополука, при която е счупена основата на черепа му, а това води до ограничаване на хоризонталното му зрително поле. Това заболяване се нарича „хемианопсия“.

15 На 11 юли 2007 г. той получава свидетелство за управление на моторни превозни средства за категории C и CE, посочени в член 4, параграф 4, букви е) и ж) от Директива 2006/126.

16 След приемането на Директива 2009/113 минималното изискване, посочено в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, влиза в сила на 15 септември 2009 г. Съгласно това изискване за водачите на превозни средства от категории C и CE хоризонтът на зрителното поле и на двете очи трябва да е поне 160°.

17 От акта за преюдициално запитване е видно, че поради липсата на доказателства запитващата юрисдикция не е могла да определи дали към датата, на която на WU е издадено свидетелство за управление, CBR вече е било запознато със заболяването, от което той страда, нито каква е била към онзи момент позицията на CBR относно такова заболяване.

18 След това WU работи повече от десет години като професионален шофьор. През този период той изминава повече от един милион километра с тежкотоварни автомобили в Нидерландия и чужбина без никакви проблеми и без каквито и да е причинени щети.

19 В рамките на заявление за подновяване на свидетелството за управление, подадено от WU през 2016 г., с решение от 14 февруари 2017 г. CBR отхвърля първото негово искане да му бъде издадено удостоверение за физическа и умствена годност да управлява моторно превозно средство. Въпреки положителното становище на офталмолог от 11 януари 2017 г., както и медицински доклад, изготвен от друг лекар на 25 август 2016 г., който също обявява WU за годен да управлява превозни средства, CBR приема, че последният не отговаря на минималното изискване хоризонтът на зрителното поле и на двете очи да е поне 160°, предвидено в точка 3.3, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г.

20 WU обжалва това решение по административен ред. С решение от 13 юли 2017 г. CBR обявява жалбата по административен ред за неоснователна.

21 WU обжалва и съдебното решение, с което жалбата му по съдебен ред е обявена за неоснователна от първоинстанционния съд. В жалбата си срещу първоинстанционното съдебно решение той поддържа, че нито точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, нито точка 3.3, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г. представлява строго минимално изискване. Ето защо според него е било възможно да му бъде издадено удостоверение за физическа и умствена годност за управление на моторно превозно средство, макар да има по-ограничено зрително поле от това, което изискват тези разпоредби.

22 С решение от 27 февруари 2019 г. Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия) обявява жалбата срещу първоинстанционното съдебно решение за неоснователна и оставя последното в сила. Той приема, че точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 е минимално изискване за необходимото зрително поле, от което не може да се направи никакво изключение. Според него точка 3.3, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г. правилно транспонира точка 6.4. След като е установено, че бинокулярното хоризонтално зрително поле на WU е под 160° и че поради това той не отговаря на изискването относно зрителното поле, CBR основателно отказва да издаде поисканото удостоверение за годност, при това въпреки факта, че двама лекари са дали положително становище по това искане. Следователно CBR не може да вземе предвид индивидуалните интереси на WU и да направи изключение за него.

23 На 27 август 2018 г. WU подава второ искане да му бъде издадено удостоверение за физическа и умствена годност да управлява моторно превозно средство, за да получи свидетелство за управление на моторни превозни средства от категории C и CE на територията на Нидерландия. В процедурата по второто искане CBR намира за необходимо отново да бъде проверена остротата на зрението на WU, но прегледът да бъде извършен от офталмолог, различен от произнеслия се в рамките на първото искане. В доклада си от 11 октомври 2018 г. вторият офталмолог констатира, първо, че хоризонталното зрително поле на WU е под 160°, второ, че след злополуката му през 1989 г. загубата на зрителното му поле е стабилна и трето, че със същото зрително поле WU вече два пъти е получил положително становище за управление на моторни превозни средства. Поради това посоченият офталмолог приема, че WU е годен да управлява моторни превозни средства от категории C и CE.

24 С решение от 13 март 2019 г. CBR обаче отново отказва да издаде на WU исканото удостоверение за годност, тъй като той не отговаря на минималното изискване за хоризонтално зрително поле и на двете очи, което не може да бъде под 160°.

25 WU обжалва това решение по административен ред. С решение от 16 юли 2019 г. CBR обявява жалбата по административен ред за неоснователна. Според CBR докладът на втория офталмолог показва загуба на зрителното поле вляво и на двете очи. Хоризонталното зрително поле било под 160°. Поради това WU не отговарял на изискването, предвидено в точка 3.3, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г., нито на изискванията на точка 3.4, буква b) от това приложение, която предвиждала възможността професионален шофьор, който вече притежава едно или повече свидетелства за управление от група 2 и който внезапно загуби зрението с едното око, все пак да бъде обявен за годен да управлява моторно превозно средство с оглед на издаването на свидетелство за управление от група 2, което е ограничено до територията на Нидерландия, при това след период за адаптация от най-малко три месеца и след положително становище от офталмолог. Всъщност според CBR WU не страда от слепота на едното око, а от хемианопсия, което означава, че има частична слепота както в лявата, така и в дясната половина от зрителното поле. Разглежданата хемианопсия била хомонимна, тоест загубата на зрителното поле се проявява и в двете очи от една и съща страна (ляво).

26 С решение от 21 май 2021 г. първоинстанционният съд обявява жалбата на WU срещу последното решение за неоснователна. Според този съд CBR правилно е приело, че точка 3.4, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г. не е приложима за случая на WU, тъй като той не страда от слепота на едното око, а от хомонимна хемианопсия. Посоченият съд не намира никакво основание това решение да бъде обявено за незаконосъобразно при изтъкнатите от WU обстоятелства, а именно че той има ограничено зрение от едногодишна възраст, компенсирал е липсата на пълно зрително поле и има остро зрение; съдът стига до този извод въпреки положителното становище на офталмолог от 11 октомври 2018 г. Според посочения съд императивният характер на точка 3.4, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г. не позволява да се вземат предвид индивидуалните интереси на WU.

27 WU обжалва това съдебно решение пред запитващата юрисдикция, Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия). Той изтъква по-специално, че в три доклада, изготвени от различни лекари, е приет за годен да управлява тежкотоварен автомобил. Той действително имал увреждане на зрителното поле, но това увреждане било от ранна детска възраст и той

напълно го компенсирал с начина, по който следи движението и движи главата си. В подкрепа на тази позиция WU представя становище от невропсихолог, който посочва, че способността на WU да следи движението, е толкова добре развита, че му осигурява нормални зрителни функции. Според WU възможността на лице, което има зрително увреждане, но въпреки това вижда достатъчно добре, да бъде разрешено да управлява моторно превозно средство от категории C и CE, не е в противоречие с целта на режима за освидетелстване на физическата и умствената годност на лицата да управляват моторни превозни средства. Положението на такова лице давало основание да се направи изключение от изискването по точка 3.3, буква b) от приложението към министерската наредба от 2000 г., също както се прави изключение в случай на загуба на зрението на едното око съгласно точка 3.4, буква b) от това приложение.

28 Запитващата юрисдикция отбелязва, че от медицинска гледна точка WU действително не отговаря на минималното изискване за хоризонт на зрителното поле и на двете очи от поне 160°, установено в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126. Тя обаче взема предвид, че въпреки това той не е обявен за негоден да управлява моторни превозни средства от категории C и CE. Според нея се поставя въпросът дали WU не следва да бъде приет за годен да управлява такива превозни средства, като точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 се тълкува в смисъл, че на установеното в нея минимално изискване отговаря и лице, което компенсира ограничението на хоризонталното зрително поле. Запитващата юрисдикция иска да се установи също дали е възможно да бъде приложен принципът на пропорционалност при приемането на решение относно подновяването на свидетелство за управление, въпреки че изискването в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 не предвижда никакво изключение. Тази юрисдикция посочва, че освен заключенията на медицинските експерти относно физическата и умствената годност на заявителя да управлява моторни превозни средства, при преценката на пропорционалността на решението, което трябва да бъде прието, може да бъде отчетен и фактът, че е установено, че преди това заявителят е бил в състояние да управлява безопасно, и че поисканото свидетелство за управление се използва при упражняването на професия. В това отношение следва да се вземе под внимание член 15 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), който предвижда, че всеки има право да работи и да упражнява свободно избрана или приета професия.

29 При тези обстоятелства Raad van State (Държавен съвет) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли точка 6.4 от приложение III към Директива [2006/126], и по-специално установеното в нея изискване за хоризонт на зрителното поле и на двете очи от поне 160°, да се тълкува с оглед на принципа на пропорционалност в смисъл, че лице, което от медицинска гледна точка не отговаря на това изискване, но според няколко различни медицински експерти въпреки това всъщност е годно да управлява тежкотоварен автомобил, може да изпълнява това изискване?

2) При отрицателен отговор на този въпрос, допустима ли е тогава в конкретния случай проверка на пропорционалността в рамките на Директива [2006/126], въпреки че установеното в точка 6.4 от приложение III към тази директива изискване не предвижда възможност за изключения в такива случаи?

3) Ако случаят е такъв, какви обстоятелства могат да са от значение при преценката дали в конкретен случай може да се направи изключение от изискването за зрителното поле, установено в точка 6.4 от приложение III към Директива [2006/126]?“.

**По преюдициалните въпроси**

30 С въпросите си, които следва да бъдат разгледани заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 във връзка с принципа на пропорционалност и член 15 от Хартата трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в конкретен случай да се приеме, че лице, което от медицинска гледна точка не отговаря на предвиденото в нея изискване водачите от група 2, а именно водачите на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, да имат хоризонт на зрителното поле и на двете очи от поне 160°, всъщност изпълнява това изискване, тъй като според няколко медицински експерти то действително е годно да управлява моторно превозно средство от една от тези категории.

31 В това отношение следва да се припомни, че както следва от съображение 8 от Директива 2006/126, тя извършва минимална хармонизация на изискванията за издаване на свидетелството за управление на моторни превозни средства, уредено в член 1 от нея. Тези изисквания са определени по-специално в членове 4 и 7 от посочената директива и се отнасят в частност до изискваната минимална възраст, способността за управление на превозно средство, изпитите, които кандидатът следва да издържи успешно, и неговото пребиваване на територията на държавата членка, издаваща свидетелството за управление. Освен това съгласно член 2, параграф 1 от посочената директива свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, се признават взаимно.

32 По силата на член 7, параграф 1, буква а) от Директива 2006/126 свидетелства за управление на превозно средство се издават само на кандидатите, които са взели изпит по умения и поведение, както и теоретичен изпит и отговарят на минималните стандарти за физическа и умствена годност, в съответствие с разпоредбите на приложения II и III към тази директива. Освен това съгласно член 7, параграф 3, буква а) от посочената директива за подновяването на свидетелството за управление се изисква спазване на тези минимални стандарти за физическа и умствена годност на притежателите на свидетелства за управление на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E. Следователно тези разпоредби са формулирани императивно.

33 Следва да се констатира, че точка 6.4, втора алинея от приложение III към Директива 2006/126, в чийто текст на френски език се предвижда, че „le champ visuel horizontal des deux yeux ne doit pas être inférieur à 160°“ (хоризонтът на зрителното поле и на двете очи трябва да е поне 160°), също е формулирана императивно. Макар, както отбелязва Европейската комисия, в текста на тази разпоредба от посочената директива на някои езици да е използван глагол с по-слаба повелителност, отколкото в текста на френски — на немски език (sollte), на английски (should) и на фински (olisi oltava), в текста на други езици все пак също е употребен глагол с по-силна повелителност — на испански език (deberá), на италиански (deve), на нидерландски (dient) и на португалски (deve).

34 Съгласно постоянната съдебна практика обаче формулировката, използвана в текста на правна разпоредба на Съюза на някои от езиците, не може да служи като единствена основа за тълкуването на разпоредбата или в това отношение да ѝ се отдава предимство

пред текстовете на останалите езици. Всъщност необходимостта от еднакво прилагане и следователно от еднакво тълкуване на акт на Съюза изключва възможността той да се разглежда отделно според текста на един от езиците, а напротив, изисква да се тълкува в зависимост от общия разум и целите на правната уредба, от която е част, в светлината по-специално на текстовете на всички езици (вж. в този смисъл решения от 12 ноември 1969 г., Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, т. 2 и 3, от 30 юни 2022 г., Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, т. 36, и от 18 януари 2024 г., Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ Плевен, C-227/22, EU:C:2024:57, т. 43).

35 Що се отнася до общия разум на Директива 2006/126, следва да се отбележи, че в точка 6.4 от приложение III към нея не се споменава никакво изключение от изискването за водачите от група 2, установено в точка 1.2 от това приложение, хоризонтът на зрителното поле и на двете очи да е поне 160°, при положение че в точка 6, втора алинея от посоченото приложение е предвидено изключение за водачите от група 1, които не отговарят на изискванията за острота на зрението и зрително поле.

36 При липса на подобно изключение за водачите от група 2, те трябва винаги да отговарят на изискванията за острота на зрението и зрително поле, когато подават заявление за ново свидетелство за управление или за подновяване на съществуващо свидетелство за управление.

37 В това отношение Съдът е констатирал, че законодателят на Съюза се е погрижил да предвиди две категории водачи в зависимост от размерите на моторното превозно средство, броя на превозваните пътници и отговорностите, които следователно произтичат от управлението на тези моторни превозни средства. Всъщност характеристиките на съответните моторни превозни средства, каквито са размерът, теглото или още тяхната маневреност, обосновават наличието на различни условия за издаването на свидетелство за тяхното управление (решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 83).

38 Освен това хипотезата по точка 6.4, четвърта алинея от приложение III към Директива 2006/126, която като изключение трябва да се тълкува стеснително, е различна от тази на ограничаване на хоризонталното зрително поле на двете очи. Съгласно тази разпоредба след значителна загуба на зрението с едното око е възможно да се приеме, след период за адаптация и положително становище от експерти по зрението и управлението на превозни средства, че лицето отново е годно да управлява превозно средство. Значителната загуба на зрението с едното око обаче не води непременно до ограничаване на хоризонталното зрително поле на двете очи, поради което положението на съответните водачи не е сходно.

39 Що се отнася до целта на Директива 2006/126, както следва от съображение 8 от нея, тя извършва минимална хармонизация на изискванията за издаване на свидетелството за управление на моторни превозни средства, уредено в член 1 от нея, като тази хармонизация има за цел по-специално да установи необходимите предпоставки за взаимното признаване на това свидетелство и преследва също целта на посочената директива за подобряване на пътната безопасност (вж. в този смисъл решение от 18 януари 2024 г., Регионална дирекция „Автомобилна администрация“ Плевен, C-227/22, EU:C:2024:57, т. 27 и цитираната съдебна практика). В това отношение в съображение 8 се посочва, че на основание пътната безопасност следва да се определят минимални

изисквания за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства и е необходимо критериите за изпитите за управление на превозно средство и издаване на свидетелство за управление да бъдат хармонизирани.

40 Съответно минималните изисквания за физическа и психическа годност за управление на моторно превозно средство, предвидени в приложение III към Директива 2006/126, са определени на основание пътната безопасност, в съответствие с член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС (решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 58).

41 Като определя в приложение III за водачите от група 2 по смисъла на същото приложение минимален праг на хоризонталното зрително поле на двете очи, Директива 2006/126 цели да повиши пътната безопасност, и така отговаря на цел от общ интерес на Съюза (вж. в този смисъл решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 51).

42 В този контекст следва да се припомни, че за да се гарантира пътната безопасност, е от основно значение хората, на които се издава свидетелство за управление, да притежават адекватни физически способности, по-специално що се отнася до тяхното зрение, доколкото физическите недостатъци могат да имат тежки последици. Действително общоизвестно е, че зрението изпълнява основна функция при управлението на моторни превозни средства, и следователно, колкото по-ограничена е тази функция, толкова по-необходимо изглежда да се вземат предвид изискванията, свързани с пътната безопасност (решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 54).

43 Както обаче подчертава Комисията, да се признае определена свобода на преценка, за да се позволи в конкретен случай да се счита за годно да управлява лице, което от медицинска гледна точка не отговаря на изискването, предвидено в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, но което според няколко медицински експерти действително е годно да управлява тежкотоварен автомобил, би могло да доведе до различни подходи в отделните държави членки, което би могло да накърни целите на тази директива.

44 Важно е да се добави, че фактът, че офталмолози са дали положителни становища за годността да се управлява превозно средство, също не би могъл да обоснове неприлагането в конкретен случай на изискването, предвидено в точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126, доколкото от съображение 9 и от член 7, параграф 3, буква а) от тази директива недвусмислено следва, че заинтересованото лице е длъжно да докаже спазването на минималното изискване по точка 6.4, втора алинея, а не наличието на посочената годност, и че офталмологичните становища или експертизи не могат да компенсират липсата на такова доказателство.

45 Съответно с оглед на общия разум и целта на Директива 2006/126 точка 6.4, втора алинея от приложение III към нея не може да се тълкува в смисъл, че е допустимо да се приложи изключение за водачите от група 2, които от медицинска гледна точка не отговарят на установеното в тази разпоредба изискване, но според няколко медицински експерти действително са годни да управляват превозно средство от една от категориите от тази група.

46 Що се отнася до преценката на пропорционалността на решението, което следва да се приеме по подновяването на свидетелство за управление в конкретен случай, запитващата юрисдикция подчертава, че освен заключенията на експертите относно годността на заявителя да управлява превозно средство, би могъл да се вземе предвид фактът, че е

установено, че преди това този заявител е бил в състояние да управлява безопасно, и че свидетелството за управление е било използвано при упражняването на професия, като се има предвид член 15 от Хартата, съгласно който всеки има право да работи и да упражнява свободно избрана или приета професия.

47 В това отношение законодателят на Съюза, който разполага с широко право на преценка, що се отнася до сложни преценки от медицински характер като разглежданите в главното производство, вече е претеглил, от една страна, изискванията за безопасност на движението по пътищата и от друга страна, други права и интереси, включително мобилността за всички и достъпа до професията на професионален шофьор, като се е постарал, доколкото е възможно, да не засяга правата на хората, които страдат от нарушения на зрението (вж. в този смисъл решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 52 и 62). Съответно той е приел изискванията, предвидени в Директива 2006/126, по-специално с оглед на заключенията в доклада „New standards for the visual functions of drivers“, посочен от запитващата юрисдикция и публикуван през май 2005 г. от работната група „Зрение“, създадена от комитета по свидетелствата за управление на превозно средство, учреден на основание член 9 от тази директива.

48 Следва обаче да се констатира, че както е видно от точки 33—45 от настоящото решение, точка 6.4, втора алинея от приложение III към Директива 2006/126 установява недвусмислено изискване хоризонтът на зрителното поле и на двете очи да е поне 160°.

49 При това положение не се оказва възможно тази разпоредба да се тълкува по начин, който да позволява в конкретен случай отклонение от ясната норма, въвеждаща тази минимална стойност (вж. в този смисъл решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 71).

50 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставените въпроси следва да се отговори, че точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126 във връзка с принципа на пропорционалност и член 15 от Хартата трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в конкретен случай да се приеме, че лице, което от медицинска гледна точка не отговаря на предвиденото в нея изискване водачите от група 2, а именно водачите на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, да имат хоризонт на зрителното поле и на двете очи от поне 160°, всъщност изпълнява това изискване, тъй като според няколко медицински експерти то действително е годно да управлява моторно превозно средство от една от тези категории.

## По съдебните разноски

51 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

**Точка 6.4 от приложение III към Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на**

**превозни средства, изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25 август 2009 г., във връзка с принципа на пропорционалност и член 15 от Хартата на основните права на Европейския съюз**

**трябва да се тълкува в смисъл, че**

**не допуска в конкретен случай да се приеме, че лице, което от медицинска гледна точка не отговаря на предвиденото в нея изискване водачите от група 2, а именно водачите на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, да имат хоризонт на зрителното поле и на двете очи от поне 160°, всъщност изпълнява това изискване, тъй като според няколко медицински експерти то действително е годно да управлява моторно превозно средство от една от тези категории.**

Подписи