Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

21 päivänä maaliskuuta 2024*

Ennakkoratkaisupyyntö – Liikenne – Maantiekuljetukset – Direktiivi 2006/126/EY – Ajokortti – Myöntämistä tai uusimista koskevat edellytykset – Fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset – Näkökyky – Liitteessä III oleva 6.4 kohta – Suhteellisuusperiaate – Henkilö, joka ei täytä näkökenttää koskevaa vaatimusta – Lääketieteen asiantuntijoiden antama ajokykyä koskeva myönteinen lausunto – Harkintavalta yksittäistapauksessa, kun nimenomaista poikkeusta ei ole

Asiassa C-703/22,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Raad van State (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat) on esittänyt 16.11.2022 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 16.11.2022, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

WU

vastaan

Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR),

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja N. Piçarra sekä tuomarit N. Jääskinen (esittelevä tuomari) ja M. Gavalec,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Alankomaiden hallitus, asiamiehinään M. K. Bulterman ja M. H. S. Gijzen,

– Euroopan komissio, asiamiehinään A. Nijenhuis, P. Messina ja G. Wilms,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY (EUVL 2006, L 403, s. 18), sellaisena kuin se on muutettuna 25.8.2009 annetulla komission direktiivillä 2009/113/EU (EUVL 2009, L 223, s. 31; jäljempänä direktiivi 2008/126), liitteessä III olevan 6.4 kohdan tulkintaa.

2 Ennakkoratkaisupyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat WU ja directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (ajoluvista vastaava keskusviranomainen, Alankomaat) ja jossa on kyse viimeksi mainitun päätöksistä, joilla hylätään WU:n ajokortin uusimisen yhteydessä tehty hakemus sellaisen todistuksen saamiseksi, jossa todetaan, että WU:lla on moottoriajoneuvon, ja erityisesti luokkien C ja CE ajoneuvojen, kuljettamiseen vaadittava fyysinen ja henkinen suorituskyky, ja joissa WU:lle kieltäydytään myöntämästä toista ajokorttia, joka rajoittuu Alankomaiden alueelle.

Asiassa sovellettavat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 2006/126 johdanto-osan 8 ja 9 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(8) Liikenneturvallisuuden vuoksi olisi säädettävä ajokortin myöntämistä koskevista vähimmäisvaatimuksista. Kuljettajantutkintoon ja ajokortin myöntämiseen liittyviä vaatimuksia on yhdenmukaistettava. Sitä varten on määriteltävä moottoriajoneuvon kuljettamiseen liittyvät tiedot, taidot ja käyttäytyminen ja laadittava kuljettajantutkinto näiden käsitteiden mukaan sekä määriteltävä uudelleen ajoneuvon kuljettamiseksi edellytettävää fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset.

(9) Ajokortin myöntämisen yhteydessä ja määräajoin sen jälkeen olisi toimitettava todisteet siitä, että ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavien fyysisten ja henkisten valmiuksien vähimmäisvaatimukset täyttyvät henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien osalta. Tällaisella kansallisten sääntöjen mukaisesti tehtävällä vähimmäisvaatimusten täyttymistä koskevalla säännöllisellä tarkastuksella edistetään henkilöiden vapaata liikkuvuutta, vältetään kilpailun vääristyminen ja otetaan paremmin huomioon ajoneuvojen kuljettajien erityisvastuut. Jäsenvaltioiden olisi sallittava edellyttää lääkärintarkastusta sen varmistamiseksi, että muiden moottoriajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavan fyysisen ja henkisen suorituskyvyn vähimmäisvaatimukset täyttyvät. Lääkärintarkastus olisi avoimuuden vuoksi suoritettava silloin, kun ajokortti uusitaan, jolloin lääkärintarkastusten määräajat määräytyvät ajokortin voimassaoloajan mukaan.”

4 Kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin säännösten mukaisesti otettava käyttöön liitteessä I esitetyn yhteisön mallin mukainen kansallinen ajokortti. Yhteisön mallin mukaisen ajokortin sivulla 1 olevassa tunnuskuvassa on oltava ajokortin antavan jäsenvaltion kansallisuustunnus.”

5 Mainitun direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden antamat ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti.”

6 Direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu ajokortti oikeuttaa kuljettamaan jäljempänä eriteltyihin luokkiin kuuluvia moottoriajoneuvoja. Ajokortti voidaan myöntää kussakin luokassa määritellystä alaikärajasta lähtien. – –

– –

4. moottoriajoneuvot:

– ’moottoriajoneuvolla’ tarkoitetaan kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään tavanomaisesti matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä taikka matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävien ajoneuvojen vetämiseen tiellä. Tähän käsitteeseen sisältyvät johdinautot eli sellaiset sähköjohtimeen kytketyt ajoneuvot, jotka eivät kulje kiskoilla. Siihen eivät sisälly maatalous- tai metsätraktorit;

– –

f) C-luokka:

muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa matkustajaa; tähän luokkaan kuuluviin moottoriajoneuvoihin voidaan liittää perävaunu, jonka suurin sallittu massa on enintään 750 kg;

g) CE-luokka:

– ajoneuvoyhdistelmät, jotka koostuvat C-luokkaan kuuluvasta vetovaunusta ja perävaunusta tai puoliperävaunusta, jonka suurin sallittu massa on enemmän kuin 750 kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien säännösten soveltamista;

– –”

7 Direktiivin 2006/126 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Ajokortin myöntämiseen sovelletaan seuraavia edellytyksiä:

a) hakija on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää terveydelliset vaatimukset liitteiden II ja III säännösten mukaisesti;

– –

3. Ajokortti voidaan uusia sen hallinnollisen voimassaoloajan päättyessä seuraavin edellytyksin:

a) tarkastetaan, että liitteessä III esitetyt, ajokorttiluokkiin C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ja D1E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset edelleen täyttyvät; ja

– –”

8 Kyseisen direktiivin liitteessä III, jonka otsikkona on ”Moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset”, säädetään seuraavaa:

”Määritelmät

1. Tässä liitteessä kuljettajat luokitellaan kahteen ryhmään:

1.1. Ryhmä 1:

A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-luokkien ajoneuvojen kuljettajat.

1.2. Ryhmä 2:

C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkien ajoneuvojen kuljettajat.

– –

Lääkärintarkastukset

– –

4. Ryhmä 2:

Hakijoiden on käytävä lääkärintarkastuksessa ennen ensimmäisen ajokortin antamista, ja sen jälkeen kuljettajat on tarkastettava heidän vakinaisena asuinpaikkanaan olevan jäsenvaltion kansallisen järjestelmän mukaisesti aina ajokortin uusimisen yhteydessä.

5. Jäsenvaltiot voivat asettaa ajokortin antamiselle ja sen myöhemmälle uudistamiselle tämän liitteen vaatimuksia ankarampia vaatimuksia.

Näkö

6. Kaikkien ajokortin hakijoiden on käytävä asianmukaisessa tutkimuksessa, jolla varmistetaan, että heillä on moottoriajoneuvojen kuljettamiseen tarvittava riittävä näön tarkkuus. Jos on aihetta epäillä, että hakijan näkökyky on riittämätön, toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan on tutkittava hänet. Tässä tutkimuksessa on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraaviin: näöntarkkuus, näkökenttä, hämäränäkö, häikäisy- ja kontrastiherkkyys, diplopia ja muut näkötoiminnot, jotka voivat vaarantaa ajoturvallisuutta.

Jos näöntarkkuus- ja näkökenttävaatimukset eivät täyty, ajoluvan myöntämistä ryhmään 1 kuuluville kuljettajille voidaan harkita ’poikkeustapauksissa’. Näissä tapauksissa kuljettajan olisi käytävä toimivaltaisen lääketieteen asiantuntijan suorittamassa tarkastuksessa sen osoittamiseksi, ettei hänellä ole muita näkötoiminnan, kuten häikäisy- tai kontrastiherkkyyden taikka hämäränäön, häiriöitä. Hakijan tai kuljettajan olisi myös läpäistävä toimivaltaisen viranomaisen suorittama käytännön koe.

– –

Ryhmä 2:

6.4 Ajokorttia tai ajokortin uusimista hakevien henkilöiden näöntarkkuuden, tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen, on oltava vähintään 0,8 paremmassa silmässä ja vähintään 0,1 huonommassa silmässä. Jos henkilö käyttää korjaavia linssejä saavuttaakseen näöntarkkuuden 0,8 ja 0,1, kummankin silmän korjaamattoman näöntarkkuuden on noustava vaaditulle vähimmäistasolle (0,8 ja 0,1) joko korjaavilla silmälaseilla, joiden voimakkuus on enintään +8 diopteria, tai piilolinsseillä. Henkilön on pystyttävä käyttämään hänelle määrättyjä korjaavia linssejä.

Lisäksi molempien silmien vaakasuoran näkökentän olisi oltava vähintään 160 astetta. Näkökentän laajuuden olisi oltava vähintään 70 astetta vasemmalle ja oikealle sekä 30 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskialueella 30 asteen säteellä keskipisteestä ei saisi olla puutoksia.

Ajokorttia ei saa antaa eikä uusia hakijoille eikä kuljettajille, joiden kontrastiherkkyys on heikentynyt tai joilla on diplopia.

Jos toisen silmän näkökyky on heikentynyt olennaisesti, ajaminen olisi kiellettävä asianmukaisen sopeutumiskauden (esimerkiksi kuuden kuukauden) ajaksi. Tämän jälkeen ajaminen sallitaan ainoastaan näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella.

– –”

Alankomaiden oikeus

9 Vuoden 1994 tieliikennelain (Wegenverkeerswet 1994) 111 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Ajokortti voidaan hakemuksesta ja sitä varten vahvistetun maksamista vastaan myöntää ainoastaan henkilölle:

a) joka on saavuttanut alaikärajan, joka vahvistetaan yleisellä hallintotoimenpiteellä ajoneuvoluokkaan, jota ajokorttihakemus koskee, kuuluvan moottoriajoneuvon kuljettamiselle, ja

b) jolla on riittävä ajotaito ja suorituskyky, joka osoitetaan kokeella, jonka viranomaiset järjestävät tai joka järjestetään viranomaisten nimissä yleisellä hallintotoimenpiteellä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti, tai hänelle aiemmin myönnetyllä ajokortilla tai ajokortilla, jonka toimivaltainen viranomainen on myöntänyt hänelle Alankomaiden ulkopuolella ja joka täyttää yleisellä hallintotoimenpiteellä asetetut edellytykset, tai jos hakemus koskee mopon kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin myöntämistä, riittävä ajotaito.”

10 Ajokorteista annetun kuninkaallisen asetuksen (Reglement rijbewijzen) 97 §:n 1 momentissa säädetään, että CBR kirjaa hakemuksesta ja tätä tarkoitusta varten vahvistetun maksun maksamista vastaan ajokorttirekisteriin todistuksen ajamiseen vaadittavasta suorituskyvystä kaikkien sellaisten henkilöiden osalta, jotka täyttävät ministeriön asetuksessa säädetyt edellytykset, jotka koskevat moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä. CBR ilmoittaa tästä kirjaamisesta hakijalle.

11 Suorituskykyä koskevista vaatimuksista vuonna 2000 annetun ministeriön määräyksen (Regeling eisen geschiktheid 2000; jäljempänä vuoden 2000 ministeriön määräys) 1 §:n 1 momentin sanamuoto on seuraava:

”Tässä määräyksessä tarkoitetaan

a) ryhmällä 1: A1-, A2-, A-, B-, B+E- ja T-luokkien ajokortteja;

b) ryhmällä 2: C-, C1-, CE-, C1E-, D-, D1-, DE- ja D1E-luokkien ajokortteja.”

12 Kyseisen määräyksen 2 §:ssä määrätään seuraavaa:

”Moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vaatimukset määritellään tämän määräyksen liitteen mukaisesti.”

13 Vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä todetaan seuraavaa:

”– –

3 ryhmä Näkökyvyn puutteet

– –

3.3. Näkökentät

a. Ryhmä 1: vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 120 astetta ja sen laajuuden on oltava vähintään 50 astetta vasemmalle ja oikealle. Pystysuoran näkökentän on oltava vähintään 20 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskialueella 20 asteen säteellä keskipisteestä ei saa olla puutoksia.

Poikkeustapauksissa voidaan katsoa, että henkilöillä, jotka eivät täytä näkökykyä koskevia edellytyksiä, kuten henkilöillä, joilla on skotooma, kvadrantanopia tai homonyyni hemianopia, on ryhmän 1 ajokorttia varten vaadittava suorituskyky. Tällöin edellytyksenä on se, ettei henkilöllä ole mitään muuta näköpuutosta, silmälääkärin puoltava lausunto ja ajokokeen läpäiseminen (ks. 3.5 kohta).

Kyseistä poikkeusta ei voida soveltaa henkilöihin, joiden vaakasuora näkökenttä on alle 90 astetta.

b. Ryhmä 2: vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta ja sen laajuuden on oltava vähintään 70 astetta vasemmalle ja oikealle. Pystysuoran näkökentän on oltava vähintään 30 astetta yläsuuntaan ja alasuuntaan. Näkökentän keskialueella 30 asteen säteellä keskipisteestä ei saa olla puutoksia.

3.4. Näön menettäminen yhdestä silmästä

a. Ryhmä 1: suorituskykyä ei ole, kun kyseessä on yhden silmän näkökyvyn äkillinen menettäminen, eli myös silloin, kun henkilöllä on häiritsevä diplopia, joka edellyttää silmän peittämistä. Kyseisillä henkilöillä voidaan uudelleen todeta olevan ryhmään 1 kuuluvia ajokortteja varten vaadittava suorituskyky vähintään kolmen kuukauden sopeutumiskauden jälkeen ja silmälääkärin puoltavan lausunnon perusteella.

b. Ryhmä 2: poikkeustapauksissa vähintään kolmen kuukauden pituisen sopeutumiskauden jälkeen ja silmälääkärin puoltavan lausunnon perusteella ammattikuljettajalla, jolla on jo yksi tai useampi ryhmän 2 ajokortti, voidaan uudelleen todeta olevan C/CE- tai D/DE-luokkaan kuuluvaa ajokorttia, joka on maantieteellisesti rajoitettu ja joka voi ulottua enintään Alankomaiden alueelle, varten vaadittava suorituskyky.

Tällöin edellytyksenä on silmälääkärin puoltava lausunto, CBR:n vahvistaman mallin mukaan laadittu työnantajan lausunto ja ajokokeen läpäiseminen (ks. 3.5 kohta).”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

14 WU, joka on syntynyt vuonna 1988, joutui yhden vuoden ikäisenä onnettomuuteen, joka aiheutti hänelle kallonpohjan murtuman, minkä seurauksena hänen vaakasuora näkökenttänsä kapeni. Kyseistä sairautta kutsutaan hemianopiaksi.

15 Hän sai 11.7.2007 direktiivin 2006/126 4 artiklan 4 kohdan f ja g alakohdassa tarkoitettujen C- ja CE-luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin.

16 Direktiivin 2009/113 antamisen jälkeen direktiivin 2006/126 liitteessä III olevaan 6.4 kohtaan sisältyvä vähimmäisvaatimus tuli voimaan 15.9.2009. Kyseisen vaatimuksen mukaan C- ja CE-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta.

17 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin ei ole voinut asiakirjatodisteiden puuttumisen vuoksi määrittää, oliko CBR jo WU:n ajokortin saamisen ajankohtana tietoinen tämän silmäsairaudesta, eikä sitä, mikä oli tuona ajankohtana CBR:n kanta tällaiseen sairauteen.

18 WU työskenteli tämän jälkeen yli kymmenen vuoden ajan ammattikuljettajana. Kyseisenä aikana hän kuljetti kuorma-autoja ilman ongelmia ja vahinkotapahtumia Alankomaissa ja ulkomailla ajaen yhteensä yli miljoona kilometriä.

19 WU:n vuonna 2016 tekemän, ajokorttinsa uusimista koskevan hakemuksen yhteydessä CBR hylkäsi 14.2.2017 tekemällään päätöksellä ensimmäisen hakemuksen sellaisen todistuksen saamiseksi, jossa todetaan moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittava fyysinen ja henkinen suorituskyky. Huolimatta yhden silmälääkärin 11.1.2017 antamasta puoltavasta lausunnosta ja erään toisen lääkärin 25.8.2016 laatimasta lääkärinlausunnosta, jossa myös todettiin WU ajokykyiseksi, CBR katsoi, että tämä ei täyttänyt vähimmäisvaatimusta, jonka mukaan kahden silmän vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta, kuten vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.3 kohdan b alakohdassa säädetään.

20 WU teki kyseisestä päätöksestä oikaisuvaatimuksen. CBR totesi 13.7.2017 tehdyllä päätöksellä oikaisuvaatimuksen perusteettomaksi.

21 WU valitti tuomiosta, jossa ensimmäisen asteen tuomioistuin totesi myös hänen kanteensa perusteettomaksi. Valituksessaan hän väitti, että direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta ja vuonna 2000 annetun ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.3 kohdan b alakohta eivät kumpikaan muodosta tiukkaa vähimmäisvaatimusta. Hänen mukaansa hänelle oli siis mahdollista antaa todistus moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavasta fyysisestä ja henkisestä suorituskyvystä, vaikka hänen näkökenttänsä on kapeampi kuin se, jonka noudattamista kyseisissä säännöksissä edellytetään.

22 Raad van State (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat) totesi 27.2.2019 antamallaan tuomiolla valituksen perusteettomaksi ja pysytti ensimmäisessä oikeusasteessa annetun tuomion. Se katsoi, että direktiivin 2006/126 liitteessä III oleva 6.4 kohta on vaadittua näkökenttää koskeva vähimmäisvaatimus, josta ei voida poiketa. Vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.3 kohdan b alakohdalla pannaan sen mukaan asianmukaisesti täytäntöön kyseinen 6.4 kohta. Koska on osoitettu, että WU:n kahden silmän vaakasuora näkökenttä on alle 160 astetta, ja koska hän ei tämän vuoksi täytä näkökenttää koskevaa edellytystä, CBR kieltäytyi perustellusti myöntämästä haettua suorituskykytodistusta, ja näin on huolimatta siitä, että kaksi lääkäriä oli antanut tällaista hakemusta puoltavan lausunnon. CBR ei siis voi ottaa huomioon WU:n henkilökohtaisia intressejä ja tehdä hänen hyväkseen poikkeusta.

23 WU teki 27.8.2018 toisen hakemuksen, joka koski sen toteamista, että hänellä on moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittava fyysinen ja henkinen suorituskyky, saadakseen ajokortin C- ja CE-luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen kuljettamiseen Alankomaiden alueella. Kyseisen toisen hakemuksen yhteydessä CBR katsoi tarpeelliseksi tutkia uudelleen WU:n näöntarkkuuden ja edellytti, että sen suorittaa kuitenkin eri silmälääkäri kuin se, joka antoi lausunnon ensimmäisen hakemuksen yhteydessä. Kyseinen toinen silmälääkäri totesi 11.10.2018 päivätyssä kertomuksessaan ensinnäkin, että WU:n vaakasuora näkökenttä oli alle 160 astetta, toiseksi, että WU:n vuonna 1989 tapahtuneesta tapaturmasta lähtien näkökentän puutos oli ollut vakaa, ja kolmanneksi, että WU:sta oli kyseisen näkökentän kanssa annettu jo kahdesti moottoriajoneuvojen kuljettamista koskeva puoltava lausunto. Kyseinen silmälääkäri katsoi näin ollen, että WU kykenee kuljettamaan C- ja CE-luokkiin kuuluvia ajoneuvoja.

24 CBR kieltäytyi kuitenkin jälleen 13.3.2019 tekemällään päätöksellä myöntämästä WU:lle haettua suorituskykyä koskevaa todistusta, koska WU ei täyttänyt kahden silmän vaakasuoraa näkökenttää koskevaa vähimmäisvaatimusta, jonka mukaan näkökentän oli oltava vähintään 160 astetta.

25 WU teki kyseisestä päätöksestä oikaisuvaatimuksen. Ministeriö totesi 16.7.2019 tehdyllä päätöksellä oikaisuvaatimuksen perusteettomaksi. CBR:n mukaan toisen silmälääkärin kertomus osoittaa kahden silmän näkökentän heikkenemisen vasemmalla puolella. Vaakasuora näkökenttä on alle 160 astetta. WU ei näin ollen täytä vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.3 kohdan b alakohdassa asetettua vaatimusta eikä kyseisessä liitteessä olevan 3.4 kohdan b alakohdan vaatimuksia, jonka mukaan ammattikuljettajan, jolla on jo yksi tai useampi ryhmän 2 ajokortti ja joka menettää äkillisesti näön toisesta silmästään, voidaan kuitenkin todeta kykenevän kuljettamaan moottoriajoneuvoa ryhmän 2 ajokortin, joka on maantieteellisesti rajoitettu Alankomaiden alueelle, saamiseksi vähintään kolmen kuukauden pituisen sopeutumiskauden jälkeen ja silmälääkärin puoltavan lausunnon perusteella. CBR:n mukaan nimittäin WU:n yksi silmä ei ole sokea vaan hänellä on hemianopia, mikä merkitsee sitä, että hän on osittain sokea sekä näkökentän vasemmalla että oikealla puolella. Kyseessä oleva hemianopia on homonyyminen eli näkökenttäpuutos on molemmissa silmissä samalla (vasemmalla) puolella.

26 Ensimmäisen asteen tuomioistuin totesi 21.5.2021 antamallaan tuomiolla WU:n viimeksi mainitusta päätöksestä nostaman kanteen perusteettomaksi. Se katsoi CBR:n todenneen perustellusti, että vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.4 kohdan b alakohtaa ei voitu soveltaa WU:n tapaukseen, koska WU:n yksi silmä ei ole sokea vaan hänellä on homonyyminen hemianopia. Kyseinen tuomioistuin ei havainnut mitään perustetta pitää kyseistä päätöstä lainvastaisena WU:n mainitsemissa olosuhteissa, joiden mukaan hänen näkökykynsä oli ollut puutteellinen yhden vuoden ikäisestä lähtien, hän oli kompensoinut täyden näkökentän puuttumisen ja hän näki tarkasti, ja näin oli silmälääkärin 11.10.2018 antamasta puoltavasta lausunnosta huolimatta. Kyseisen tuomioistuimen mukaan vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.4 kohdan b alakohdan pakottavuuden vuoksi WU:n henkilökohtaisten etujen huomioon ottaminen ei ole mahdollista.

27 WU valitti kyseisestä tuomiosta Raad van Stateen, joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin. Hän vetoaa muun muassa siihen, että kolmen lausunnon, joita ovat antaneet eri lääkärit, perusteella hän kykenee kuljettamaan kuorma-autoa. Hänellä on tosin näkökenttäpuutos, mutta tämä puutos on ollut olemassa hänen lapsuudestaan lähtien, ja hän on kompensoinut sen täysimääräisesti tavalla, jolla hän tarkkailee liikennettä ja jolla hän liikuttaa päätään. WU tukee tätä näkemystä esittämällä neuropsykologin lausunnon, jossa todetaan, että tapa, jolla WU havaitsee liikennettä, on niin kehittynyt, että WU voi toimia näkökykynsä suhteen normaalilla tavalla. WU:n mukaan se, että näkövammaisen henkilön, jolla on hyväksyttävä näkökyky, sallitaan kuljettaa C- ja CE-luokkiin kuuluvia moottoriajoneuvoja, ei ole moottoriajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavan fyysisen ja henkisen suorituskyvyn toteamista koskevan järjestelmän tavoitteen vastaista. Tällaisen henkilön tilanne oikeuttaa sen, että vuoden 2000 ministeriön määräyksen liitteessä olevan 3.3 kohdan b alakohdassa olevasta vaatimuksesta tehdään poikkeus samalla tavoin kuin on olemassa kyseisessä liitteessä olevan 3.4 kohdan b alakohdassa tarkoitettu yhden silmän näkökyvyn menettämistä koskeva poikkeus.

28 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että lääketieteelliseltä kannalta WU ei täytä direktiivin 2006/126 liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa säädettyä vähimmäisvaatimusta, jonka mukaan hänen molempien silmiensä vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta. Kyseinen tuomioistuin katsoo kuitenkin, ettei ole myöskään osoitettu, että hän ei kykenisi kuljettamaan C- ja CE-luokkiin kuuluvia moottoriajoneuvoja. On selvitettävä, eikö ole katsottava, että WU:lla on tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittava suorituskyky, tulkitsemalla direktiivin 2006/126 liitteessä III olevaa 6.4 kohtaa siten, että henkilö, joka kompensoi vaakasuoran näkökentän puutetta, täyttää siinä vahvistetun vähimmäisvaatimuksen. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii myös, onko mahdollista soveltaa

suhteellisuusperiaatetta ajokortin uusimista koskevaa päätöstä tehtäessä, vaikka direktiivin 2006/126 liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa säädetyssä edellytyksessä ei säädetä mistään poikkeuksesta. Kyseinen tuomioistuin toteaa, että niiden lääketieteellisten asiantuntijoiden lausuntojen lisäksi, jotka koskevat moottoriajoneuvojen ajo-oikeutta hakeneen henkilön fyysistä ja henkistä suorituskykyä, tehtävän päätöksen oikeasuhteisuuden arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon se, että on osoittautunut, että kyseinen hakija on aikaisemmin kyennyt ajamaan turvallisesti ja että haettua ajokorttia käytetään ammatin harjoittamiseen. Tässä yhteydessä olisi kiinnitettävä huomiota Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 15 artiklaan, jossa määrätään, että jokaisella on oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia.

29 Tässä tilanteessa Raad van State on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko direktiivin [2006/126] liitteessä III olevaa 6.4 kohtaa, erityisesti vaatimusta, jonka mukaan molempien silmien vaakasuoran näkökentän olisi oltava vähintään 160 astetta, luettuna yhdessä suhteellisuusperiaatteen kanssa, tulkittava siten, että myös henkilö, joka ei lääketieteelliseltä kannalta täytä kyseistä vaatimusta mutta useamman lääketieteellisen asiantuntijan mukaan tosiasiallisesti kykenee kuljettamaan kuorma-autoa, voi täyttää vaatimuksen?

2) Jos tähän kysymykseen vastataan kieltävästi, voidaanko ajokorttidirektiivin puitteissa yksittäistapauksessa arvioida oikeasuhteisuutta, vaikka direktiivin [2006/126] liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa olevan vaatimuksen yhteydessä ei ole säädetty tällaisia tapauksia koskevasta poikkeuksesta?

3) Jos edelliseen kysymykseen vastataan myöntävästi, mitä seikkoja voidaan ottaa huomioon arvioitaessa, voidaanko konkreettisessa tapauksessa poiketa direktiivin [2006/126] liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa säädetystä näkökenttää koskevasta vaatimuksesta?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksillään, joita on tarkasteltava yhdessä, lähinnä, onko direktiivin 2006/126 liitteessä III olevaa 6.4 kohtaa, luettuna suhteellisuusperiaatteen ja perusoikeuskirjan 15 artiklan valossa, tulkittava siten, että se on esteenä sille, että konkreettisessa tapauksessa henkilön, joka ei lääketieteelliseltä kannalta täytä siinä säädettyä vaatimusta, jonka mukaan ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien eli C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien osalta molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta, voidaan katsoa täyttävän tämän vaatimuksen, kun kyseinen henkilö useiden lääketieteellisten asiantuntijoiden mukaan tosiasiallisesti kykenee kuljettamaan johonkin kyseisistä luokista kuuluvaa moottoriajoneuvoa.

31 Tässä yhteydessä on muistutettava, että direktiivillä 2006/126 toteutetaan, kuten sen johdanto-osan kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, vähimmäistason yhdenmukaistaminen niiden edellytysten osalta, joilla sen 1 artiklassa säädetty ajokortti myönnetään. Kyseiset edellytykset määritellään erityisesti kyseisen direktiivin 4 ja 7 artiklassa, ja ne koskevat muun muassa alaikärajaa, moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa suorituskykyä, kokeita, jotka ajokortin hakijan on suoritettava hyväksytysti, sekä hänen

asuinpaikkaansa ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella. Lisäksi mainitun direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden myöntämät ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti.

32 Direktiivin 2006/126 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla ajokortti myönnetään ainoastaan hakijalle, joka on suorittanut hyväksytysti ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen ja teoriakokeen sekä täyttää fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset direktiivin liitteen II ja III säännösten mukaisesti. Mainitun direktiivin 7 artiklan 3 kohdan a alakohdassa vaaditaan lisäksi, että ajokortin uusimisen edellytykseksi asetetaan se, että C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen osalta myönnetyn ajokortin haltijat täyttävät kyseiset fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset. Kyseisten säännösten sanamuoto on siis pakottava.

33 On todettava, että direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan toinen alakohta, jonka ranskankielisessä versiossa säädetään, että molempien silmien vaakasuora näkökenttä *ei saa (ne doit pas)* olla alle 160 astetta, on myös laadittu pakottavin sanamuodoin. Vaikka – kuten Euroopan komissio on korostanut – tämä säännös sisältää kyseisen direktiivin tietyissä kieliversioissa, kuten saksankielisessä (*sollte*), englanninkielisessä (*should*) ja suomenkielisessä (*olisi oltava*) versiossa, vähemmän pakottavan verbin kuin sen ranskankielisessä versiossa, joissakin muissa kieliversioissa, kuten espanjankielisessä (*deberá*), italiankielisessä (*deve*), hollanninkielisessä (*dient*) ja portugalinkielisessä (*deve*) versiossa käytetään kuitenkin myös pakottavaa verbiä.

34 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan joissakin kieliversiossa käytettyä unionin oikeuden säännöksen sanamuotoa ei voida käyttää tämän säännöksen ainoana tulkintaperusteena eikä sille voida antaa tältä osin etusijaa muihin kieliversioihin nähden. Unionin toimen yhtenäisen soveltamisen ja näin ollen yhtenäisen tulkinnan vaatimus nimittäin edellyttää, että toimea ei tarkastella irrallaan ainoastaan yhden kieliversion perusteella vaan että kyseessä olevaa säännöstä tulkitaan sen säännöstön systematiikan ja tavoitteen mukaan, jonka osa säännös on, erityisesti kaikkien kieliversioiden valossa (ks. vastaavasti tuomio 12.11.1969, Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, 2 ja 3 kohta; tuomio 30.6.2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, 36 kohta ja tuomio 18.1.2024, Regionalna direktsia ”Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, 43 kohta).

35 Direktiivin 2006/126 systematiikasta on huomautettava, että sen liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa ei mainita mitään poikkeusta ryhmään 2 kuuluville kuljettajille kyseisessä liitteessä olevassa 1.2 kohdassa määritellystä vaatimuksesta, jonka mukaan molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta, kun taas kyseisessä liitteessä olevan 6 kohdan toisessa alakohdassa säädetään poikkeuksesta sellaisten ryhmään 1 kuuluvien kuljettajien osalta, jotka eivät täytä näöntarkkuutta ja näkökenttää koskevia vaatimuksia.

36 Koska vastaavaa poikkeusta ei ole säädetty ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien osalta, heidän on aina täytettävä näöntarkkuutta ja näkökenttää koskevat vaatimukset hakiessaan uutta ajokorttia tai voimassa olevan ajokortin uusimista.

37 Unionin tuomioistuin on todennut tältä osin, että unionin lainsäätäjä on tarkoituksellisesti jakanut kuljettajat kahteen ryhmään ajoneuvon koon, kuljetettavien matkustajien määrän ja siis ajoneuvojen kuljettamiseen sisältyvän vastuun perusteella. Asianomaisten ajoneuvojen koon,

painon tai ohjattavuuden kaltaiset ominaisuudet nimittäin tekevät perustelluksi sen, että niiden kuljettamiseen tarkoitetun ajokortin myöntämiseen sovelletaan eri edellytyksiä (tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 83 kohta).

38 Lisäksi direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettu tilanne, jota on poikkeuksena tulkittava suppeasti, on erilainen kuin tilanne, jossa molempien silmien vaakasuora näkökenttä on rajoittunut. Kyseisen säännöksen mukaan yhden silmän näkökyvyn olennaisen heikentymisen jälkeen on mahdollista sopeutumiskauden päätyttyä ja näkökyvyn ja ajotaidon asiantuntijoiden myönteisen lausunnon perusteella katsoa, että henkilö on jälleen ajokykyinen. Yhden silmän näkökyvyn olennainen heikentyminen ei kuitenkaan välttämättä merkitse kahden silmän vaakasuoran näkökentän rajoittumista, joten asianomaisten kuljettajien tilanteet eivät ole vertailukelpoisia.

39 Direktiivin 2006/126 tarkoituksesta on todettava, että sillä toteutetaan, kuten sen johdanto-osan kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, vähimmäistason yhdenmukaistaminen, joka koskee direktiivin 1 artiklassa säädetyn ajokortin myöntämisedellytyksiä, ja tällä yhdenmukaistamisella pyritään erityisesti luomaan välttämättömät edellytykset ajokortin vastavuoroiselle tunnustamiselle ja myös edistämään liikenneturvallisuutta (ks. vastaavasti tuomio 18.1.2024, Regionalna direktsia ”Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kyseisessä kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan tältä osin, että liikenneturvallisuuden vuoksi olisi säädettävä ajokortin myöntämistä koskevista vähimmäisvaatimuksista ja että kuljettajantutkintoon ja ajokortin myöntämiseen liittyviä vaatimuksia on yhdenmukaistettava.

40 Direktiivin 2006/126 liitteessä III säädetään moottoriajoneuvon kuljettamisen edellyttämää fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevista vähimmäisvaatimuksista liikenneturvallisuuden vuoksi SEUT 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti (tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 58 kohta).

41 Kun direktiivin 2006/126 liitteessä III vahvistetaan tässä liitteessä tarkoitetun ryhmän 2 kuljettajien osalta kahden silmän vaakasuoran näkökentän vähimmäistaso, direktiivin tarkoituksena on parantaa tieliikenneturvallisuutta, joten sillä vastataan unionin yleistä etua koskevaan tavoitteeseen (ks. vastaavasti tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 51 kohta).

42 Tässä yhteydessä on muistutettava, että tieliikenneturvallisuuden varmistamiseksi on olennaista, että henkilöillä, joille myönnetään ajokortti, on asianmukaiset fyysiset kyvyt erityisesti heidän näkönsä osalta, koska fyysisistä toimintavajeista voi olla merkittäviä seurauksia. Onkin ilmiselvää, että näkökyvyllä on moottoriajoneuvojen kuljettamisessa keskeinen tehtävä, joten mitä heikentyneempi se on, sitä tarpeellisempaa on ottaa tieliikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon (tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 54 kohta).

43 Kuten komissio on korostanut, se, että tunnustettaisiin tietty harkintavalta, jotta konkreettisessa tapauksessa voitaisiin katsoa ajokykyiseksi henkilö, joka ei lääketieteelliseltä kannalta täytä direktiivin 2006/126 liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa säädettyä vaatimusta mutta joka useiden lääketieteellisten asiantuntijoiden mukaan tosiasiallisesti kykenee kuljettamaan kuorma-autoa, voisi johtaa erilaisiin lähestymistapoihin eri jäsenvaltioissa, mikä voisi vaarantaa kyseisen direktiivin tavoitteet.

44 On todettava lisäksi, että silmälääkärien antamat puoltavat lausunnot ajokyvystä eivät myöskään voi olla perusteena sille, ettei direktiivin 2006/126 liitteessä III olevassa 6.4 kohdassa säädettyä vaatimusta sovelleta konkreettisessa tapauksessa, koska kyseisen direktiivin johdanto-osan yhdeksännestä perustelukappaleesta ja 7 artiklan 3 kohdan a alakohdasta ilmenee yksiselitteisesti, että asianomaisen henkilön on toimitettava todisteet siitä, että kyseisen 6.4 kohdan toisessa alakohdassa mainitut vähimmäisvaatimukset täyttyvät, eikä ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavasta suorituskyvystä, ja että tällaisten todisteiden puuttumista ei voida korjata silmälääkärin lausunnoilla tai asiantuntijalausunnoilla.

45 Kun otetaan huomioon direktiivin 2006/126 systematiikka ja tarkoitus, sen liitteessä III olevan 6.4 kohdan toista alakohtaa ei siis voida tulkita siten, että poikkeus voitaisiin myöntää ryhmään 2 kuuluville kuljettajille, jotka eivät lääketieteellisesti täytä kyseisessä säännöksessä asetettua vaatimusta mutta jotka useiden lääketieteellisten asiantuntijoiden mukaan tosiasiallisesti kykenevät kuljettamaan ajoneuvoa, joka kuuluu johonkin kyseiseen ryhmään kuuluvista luokista.

46 Ajokortin uusimisesta konkreettisessa tapauksessa tehtävän päätöksen oikeasuhteisuuden arvioinnista ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa, että niiden asiantuntijalausuntojen lisäksi, jotka koskevat hakijan ajokykyä, olisi mahdollista ottaa huomioon se, että on todettu, että hakija on aikaisemmin kyennyt ajamaan turvallisesti ja että kyseistä ajokorttia on käytetty ammatin harjoittamisen yhteydessä, kun otetaan huomioon perusoikeuskirjan 15 artikla, jossa määrätään, että jokaisella on oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia.

47 Tältä osin unionin lainsäätäjä, jolla on laaja harkintavalta pääasiassa kyseessä olevien kaltaisten monitahoisten lääketieteellisten arviointien osalta, on jo vertaillut keskenään yhtäältä liikenneturvallisuuden vaatimuksia ja toisaalta muita oikeuksia ja intressejä, mukaan lukien kaikkien liikkuminen ja ammattikuljettajan ammattiin pääsy, pyrkien rajoittamaan mahdollisimman paljon sitä, että puutteellisesta näkökyvystä kärsivien henkilöiden oikeuksien loukattaisiin (ks. vastaavasti tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 52 ja 62 kohta). Se on näin ollen hyväksynyt direktiivissä 2006/126 säädetyt vaatimukset ottaen huomioon erityisesti ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mainitseman ja saman direktiivin 9 artiklan nojalla perustetun ajokorttikomitean perustaman Vision-työryhmän toukokuussa 2005 julkaiseman ”New standards for the visual functions of drivers” -kertomuksen päätelmät.

48 On todettava, että direktiivin 2006/126 liitteessä III olevan 6.4 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, kuten tämän tuomion 33–45 kohdasta ilmenee, yksiselitteisestä vaatimuksesta, jonka mukaan molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta.

49 Näin ollen kyseistä säännöstä ei ole mahdollista tulkita siten, että konkreettisessa tapauksessa voitaisiin poiketa tämän vähimmäisarvon ilmaisevasta selvästä säännöstä (ks. vastaavasti tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 71 kohta).

50 Kysymyksiin on kaiken edellä esitetyn perusteella vastattava siten, että direktiivin 2006/126 liitteessä III olevaa 6.4 kohtaa, luettuna suhteellisuusperiaatteen ja perusoikeuskirjan 15 artiklan valossa, on tulkittava siten, että se on esteenä sille, että konkreettisessa tapauksessa henkilön, joka ei lääketieteelliseltä kannalta täytä siinä säädettyä vaatimusta, jonka mukaan ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien eli C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien osalta molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään

160 astetta, voitaisiin katsoa täyttävän tämän vaatimuksen, kun useiden lääketieteellisten asiantuntijoiden mukaan kyseinen henkilö tosiasiallisesti kykenee kuljettamaan johonkin kyseisistä luokista kuuluvaa moottoriajoneuvoa.

Oikeudenkäyntikulut

51 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Ajokorteista 20.12.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 25.8.2009 annetulla komission direktiivillä 2009/113/EY, liitteessä III olevaa 6.4 kohtaa, luettuna suhteellisuusperiaatteen ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 15 artiklan valossa,

on tulkittava siten, että

se on esteenä sille, että konkreettisessa tapauksessa henkilön, joka ei lääketieteelliseltä kannalta täytä siinä säädettyä vaatimusta, jonka mukaan ryhmään 2 kuuluvien kuljettajien eli C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien osalta molempien silmien vaakasuoran näkökentän on oltava vähintään 160 astetta, voitaisiin katsoa täyttävän tämän vaatimuksen, kun useiden lääketieteellisten asiantuntijoiden mukaan kyseinen henkilö tosiasiallisesti kykenee kuljettamaan johonkin kyseisistä luokista kuuluvaa moottoriajoneuvoa.

Allekirjoitukset