Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

21. märts 2024*

Eelotsusetaotlus – Transport – Maanteevedu – Direktiiv 2006/126/EÜ – Juhiluba – Väljastamise või uuendamise tingimused – Füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded – Nägemine – III lisa punkt 6.4 – Proportsionaalsuse põhimõte – Isik, kes ei vasta silma vaatevälja nõudele – Meditsiiniekspertide pooldav arvamus sõidukijuhtimise sobivuse kohta – Kaalutlusruum üksikjuhtumi puhul, kui puudub sõnaselge erand

Kohtuasjas C-703/22,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 16. novembri 2022. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 16. novembril 2022, menetluses

WU

versus

Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR),

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president N. Piçarra, kohtunikud N. Jääskinen (ettekandja) ja M. Gavalec,

kohtujurist: P. Pikamäe,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Madalmaade valitsus, esindajad: M. K. Bulterman ja H. S. Gijzen,

– Euroopa Komisjon, esindajad: A. Nijenhuis, P. Messina ja G. Wilms,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT 2006, L 403, lk 18) (muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/113/EÜ (ELT 2009, L 223, lk 31)) (edaspidi „direktiiv 2006/126“) III lisa punkti 6.4.

2 Eelotsusetaotlus on esitatud WU ja directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (Madalmaade juhtimisõigust tõendavate dokumentide keskbüroo) vahelises kohtuvaidluses, mis käsitleb viimati nimetatu otsuseid, millega jäeti rahuldamata WU poolt juhiloa uuendamise käigus esitatud taotlus tunnistada ta füüsiliselt ja vaimselt sobivaks juhtima mootorsõidukit, sealhulgas C- ja CE-kategooria sõidukeid, ja keelduti talle väljastamast teist juhiluba, mis on territoriaalselt piiratud Madalmaadega.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2006/126 põhjendustes 8 ja 9 on märgitud:

„(8) Liiklusohutust silmas pidades tuleks ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded. Sõidueksamite ja loa andmise nõudeid tuleb ühtlustada. Selleks tuleks määratleda veokite juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine, võtta sõidueksami ülesehituses neid mõisteid arvesse ning määratleda uuesti veokite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded.

(9) Juhiloa väljastamisel ja korrapäraselt pärast seda tuleks esitada tõend selle kohta, et inimeste või kaupade veoks kasutatavate sõidukite juhid vastavad juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele. Selline, kooskõlas siseriiklike eeskirjadega toimuv miinimumnõuetele vastavuse kontroll aitab kaasa isikute vabale liikumisele, väldib konkurentsimoonutusi ning aitab võtta paremini arvesse selliste sõidukite juhtide erilist vastutust. Liikmesriikidel peaks olema lubatud kehtestada teiste veokite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele vastavuse tagatisena arstliku läbivaatuse nõude. Läbipaistvuse huvides peaksid sellised läbivaatused toimuma juhilubade uuendamise ajal ja olema seega määratud kindlaks juhiloa kehtivusajaga.“

4 Direktiivi artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid võtavad kasutusele I lisas esitatud ühenduse mudelil põhineva riigisisese juhiloa vastavalt käesoleva direktiivi sätetele. Ühenduse juhiloamudeli esiküljel oleval embleemil peab olema juhiloa väljastava liikmesriigi tunnusmärk.“

5 Direktiivi artikli 2 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriikide väljastatud juhilubasid tunnustatakse vastastikku.“

6 Selle direktiivi artikkel 4 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Artiklis 1 sätestatud juhiluba annab õiguse juhtida allpool määratletud kategooriate mootorsõidukeid. Juhiloa võib väljastada alates iga kategooria jaoks määratletud vanuse alampiirist. […]

[…]

4. Veokid:

– *veok* – mistahes mootorsõiduk, mida tavaliselt kasutatakse sõitjate ja kaupade vedamiseks teel või sõitjate ja kaupade vedamiseks kasutatavate sõidukite transportimiseks teel. See mõiste hõlmab trolle, st elektrikontaktliiniga ühendatud sõidukeid, mis ei ole rööbassõidukid. See mõiste ei hõlma põllumajandus- või metsatraktoreid;

[…]

f) C-kategooria:

muud kui D1- või D-kategooria veokid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg ning mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni kaheksat sõitjat; selle kategooria veokeid võib ühendada haagisega, mille lubatud täismass ei ületa 750 kg;

g) CE-kategooria:

– ilma et see piiraks asjaomaste sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, on autorongide korral, mis koosnevad C-kategooria vedukist ja selle haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass ületab 750 kg;

[…]“.

7 Direktiivi 2006/126 artiklis 7 on sätestatud:

„1 Juhiluba väljastatakse ainult neile taotlejatele:

a) kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kelle tervislik seisund vastab nõuetele II ja III lisa sätete kohaselt;

[…]

3. Juhiloa uuendamisel halduskehtivuse lõppemise tõttu kohaldatakse järgmisi nõudeid:

a) C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõiduki juhilubade puhul on III lisas ettenähtud juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded jätkuvalt täidetud; ja

[…]“.

8 Direktiivi III lisas „Mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded“ on sätestatud:

„Mõisted

1. Käesolevas lisas liigitatakse sõidukijuhid kahte rühma:

1.1. 1. rühm:

A-, A1-, A2-, AM-, B-, B1- ja BE-kategooria sõidukite juhid.

1.2. 2. rühm:

C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhid.

[…]

Arstlik läbivaatus

[…]

4. 2. rühm:

Juhiloa taotlejad läbivad arstliku läbivaatuse enne, kui neile juhiluba esmakordselt väljastatakse ning seejärel kontrollitakse sõidukijuhte igal juhiloa uuendamisel kooskõlas selle liikmesriigi süsteemiga, kus asub sõidukijuhi peamine elukoht.

5. Liikmesriigid võivad juhilubade väljastamiseks või uuendamiseks ette näha käesolevas lisas esitatud nõuetest rangemad nõuded.

Nägemine

6. Kõik juhiloa taotlejad läbivad asjakohase kontrolli, millega tehakse kindlaks, kas neil on mootorsõidukite juhtimiseks vajalik küllaldane nägemisteravus. Kui on põhjust kahelda, et juhiloa taotleja nägemine ei ole küllaldane, vaadatakse ta läbi pädevas meditsiiniasutuses. Sellel läbivaatusel pööratakse eelkõige tähelepanu järgmisele: nägemisteravus, vaateväli, nägemine hämaras, pimestamisega kohanemine ja kontrastitundlikkus, diploopia ja muud nägemisfunktsioonid, mis võivad turvalist sõidukijuhtimist mõjutada.

1. rühma sõidukijuhtidele võib erandjuhtudel kaaluda juhiloa andmist, kui vaatevälja ja nägemisteravuse nõuded ei ole täidetud; sellistel juhtudel peaks juht läbima kontrolli pädevas meditsiiniasutuses tõestamaks, et tal ei esine muude nägemisfunktsioonide (sh pimestamisega kohanemise ja kontrastitundlikkuse ning hämaras nägemise) kahjustusi. Juht või juhiloa taotleja peaks edukalt läbima ka pädeva asutuse korraldatava praktilise eksami.

[…]

2. rühm:

6.4. Juhiloa või selle uuendamise taotlejate nägemisteravus (vajaduse korral korrigeerivate läätsedega) peab olema vähemalt 0,8 paremini nägeva silmaga ja vähemalt 0,1 halvemini nägeva silmaga. Kui väärtuste 0,8 ja 0,1 saavutamiseks kasutatakse korrigeerivaid läätsi, tuleb minimaalne nägemisteravus (0,8 ja 0,1) saavutada kas prillide abil, mille optiline tugevus ei ületa pluss või miinus kaheksat dioptriat, või kontaktläätsede abil. Kõnealune isik peab nägemisteravuse korrigeerimist hästi taluma.

Lisaks peaks mõlema silma horisontaalvaateväli olema vähemalt 160°, vaatevälja laiendus peaks olema vähemalt 70° vasakule ja paremale ning 30° üles ja alla. Keskse 30° raadiuses ei tohiks esineda ühtki defekti.

Juhiluba ei väljastata ega uuendata juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kellel on diagnoositud kahjustatud kontrastitundlikkus või diploopia.

Nägemise olulisele kaotusele ühest silmast peaks järgnema asjakohane kohanemisperiood (nt kuus kuud), mille vältel isikul on sõiduki juhtimine keelatud. Pärast seda ajavahemikku on juhtimine lubatud ainult nägemis- ja sõidukijuhtimisekspertide pooldava arvamuse korral.

[…]“.

Madalmaade õigus

9 1994. aasta liiklusseaduse (Wegenverkeerswet 1994) artikli 111 lõikes 1 on sätestatud:

„Juhiloa võib taotluse alusel ja selleks ettenähtud lõivu tasumisel väljastada ainult isikule:

a) kes on jõudnud vanusesse, kui üldise haldusmeetmega on lubatud asjaomase juhiloa väljastamise taotlusega hõlmatud kategooria mootorsõiduki juhtimine, ja

b) kellel on ametiasutuse poolt või tema nimel üldise haldusmeetmega kehtestatud eeskirjade alusel korraldatud eksami või talle varem väljastatud juhiloa või pädeva asutuse poolt väljaspool Madalmaid selleks väljastatud juhiloa kohaselt, mis vastab üldise haldusmeetmega kehtestatud tingimustele, piisav sõiduki juhtimise oskus ja sobivus, või kui taotlus puudutab mopeedi juhtimiseks vajaliku juhiloa väljastamist, siis piisaval tasemel sõiduki juhtimise oskus.

10 Kuningliku dekreedi juhilubade kohta (Reglement rijbewijzen) artikli 97 lõikes 1 on sätestatud, et taotluse alusel ja selleks ettenähtud lõivu tasumisel registreerib CBR juhiloaregistrisse sõiduki juhtimise sobivuse tõendi iga isiku kohta, kes vastab ministri määruses sätestatud mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse nõuetele. CBR teavitab taotlejat registreerimisest.

11 Ministri 2000. aasta määruse juhtimissobivuse nõuete kohta (Regeling eisen geschiktheid 2000; edaspidi „ministri 2000. aasta määrus“) artikli 1 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) 1. rühm: A1-, A2-, A-, B-, B+E- ja T-kategooria sõidukite juhiload;

b) 2. rühm: C-, C1-, CE-, C1E-, D-, D1-, DE- ja D1E-kategooria sõidukite juhiload.“

12 Selle määruse artiklis 2 on sätestatud:

„Mootorsõidukite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse nõuded on esitatud käesoleva määruse lisas.“

13 Ministri 2000. aasta määruse lisa kohaselt:

„[…]

3. peatükk Nägemishäired

[…]

3.3. Nägemisväli

a. 1. rühm: vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 120 kraadi, vaatevälja laiendus ei tohi olla alla 50 kraadi vasakule ja paremale. Vaatevälja vertikaalne piir peab olema vähemalt 20 kraadi üles- ja allapoole. Vaatevälja keskse osa 20 kraadi raadiuses ei tohi esineda defekti.

   Erandjuhtudel võib isikud, kelle puhul ei ole vaatevälja nõuded täidetud, näiteks laikpimesuse, hemianopsia või homonüümne hemianopsia puhul, tunnistada 1. rühma juhiloa andmiseks sobivaks. Selle tingimuseks on muu nägemishäire puudumine, silmaarsti positiivne arvamus ja sõidueksami sooritamine (vt punkt 3.5).

   Seda erandit ei kohaldata isikute suhtes, kelle vaatevälja horisontaalne piir on alla 90 kraadi.

b. 2. rühm: mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi, vaatevälja laiendus ei tohi olla alla 70 kraadi vasakule ja paremale. Vaatevälja vertikaalne piir peab olema vähemalt 30 kraadi üles- ja allapoole. Vaatevälja keskse osa 30 kraadi raadiuses ei tohi esineda defekti.

3.4. Ühest silmast nägemise kaotus

a. 1. rühm: ootamatu ühest silmast nägemise kaotamise, sh obstruktiivse diploopia korral, mis vajab silma katmist, ei ole isik sõidukijuhtimiseks sobiv. Sellise isiku võib uuesti tunnistada 1. rühma juhiloa andmiseks sobivaks pärast vähemalt kolmekuulist kohanemisperioodi ja silmaarsti positiivse arvamuse korral.

b. 2. rühm: erandjuhtudel võib pärast vähemalt kolmekuulist kohanemisperioodi ja silmaarsti positiivse arvamuse korral tunnistada kutselise autojuhi, kellele on väljastatud üks või mitu 2. rühma juhiluba, uuesti sobivaks C/CE- või D/DE-kategooria sõidukite juhilubade jaoks, mis on territoriaalselt piiratud maksimaalselt Madalmaadega.

Selle tingimuseks on silmaarsti positiivne arvamus, tööandja kinnitus, mis on koostatud vastavalt CBRi koostatud näidisele, ja sõidueksami sooritamine (vt punkt 3.5).“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

14 WUga, kes on sündinud 1988. aastal, juhtus üheaastaselt õnnetus, mis põhjustas koljupõhimiku murru, mille tagajärjel on tema horisontaalne vaateväli piiratud. Seda häiret nimetatakse hemianopsiaks.

15 Talle väljastati 11. juulil 2007 direktiivi 2006/126 artikli 4 lõike 4 punktides f ja g viidatud C- ja CE-kategooria sõidukite juhiload.

16 Pärast direktiivi 2009/113 vastuvõtmist jõustusid 15. septembril 2009 direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 sätestatud miinimumnõuded. Nende nõuete kohaselt peab C- ja CE-kategooria sõidukite juhtidel olema mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir vähemalt 160 kraadi.

17 Eelotsusetaotlusest nähtub, et eelotsusetaotluse esitanud kohtul ei olnud võimalik tõendavate dokumentide puudumise tõttu kindlaks teha, kas WU-le juhiloa väljastamise kuupäeval oli CBR juba teadlik tema nägemishäirest, ega ka seda, milline oli CBRi tolleaegne seisukoht selle häire suhtes.

18 Seejärel töötas WU enam kui kümme aastat kutselise autojuhina. Sel ajavahemikul juhtis ta veoautosid igasuguste probleemideta ja õnnetusteta nii Madalmaades kui ka välismaal, läbides kokku üle miljoni kilomeetri.

19 WU esitas 2016. aastal juhiloa uuendamise taotluse, mille CBR jättis rahuldamata 14. veebruari 2017. aasta otsusega, mis puudutas esimest taotlust tunnistada ta füüsiliselt ja vaimselt mootorsõiduki juhtimiseks sobivaks. Vaatamata ühe silmaarsti poolt 11. jaanuaril 2017 antud positiivsele arvamusele ja ühe teise arsti poolt 25. augustil 2016 koostatud meditsiinilisele aruandele, milles samuti leiti, et WU on sobiv sõidukit juhtima, leidis CBR, et WU ei vasta miinimumnõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir on vähemalt 160 kraadi, nagu on ette nähtud ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.3 alapunktis b.

20 WU esitas selle otsuse peale vaide. CBR jättis vaide 13. juuli 2017. aasta otsusega põhjendamatuse tõttu rahuldamata.

21 Esimese astme kohus tunnistas WU poolt selle otsuse peale esitatud kaebuse põhjendamatuks ning WU esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse. Oma apellatsioonkaebuses väitis ta, et nii direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6.4 kui ka ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.3 alapunkt b ei kujuta endast ranget miinimumnõuet. Tema arvates oli seega võimalik anda talle tunnistus mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse kohta, isegi kui tal on piiratum vaateväli kui see, mis on neis sätetes ette nähtud.

22 Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) tunnistas 27. veebruari 2019. aasta kohtuotsusega apellatsioonkaebuse põhjendamatuks ja jättis esimese astme kohtu otsuse muutmata. Ta leidis, et direktiivi 2006/126 III lisa punkt 6.4 kehtestab nõutava vaatevälja miinimumnõude, millest ei saa teha ühtegi erandit. Ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.3 alapunktiga b on see punkt 6.4 nõuetekohaselt üle võetud. Ta märkis, et kuna on tõendatud, et WU mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir on alla 160 kraadi ja seetõttu ei vasta ta vaateväljale esitatavatele nõuetele, siis oli CBRi keeldumine väljastada sobivustunnistus põhjendatud vaatamata asjaolule, et kaks arsti olid sellisele taotlusele andnud positiivse arvamuse. Seega ei saanud CBR võtta arvesse WU isiklikke huve ega teha talle erandit.

23 WU esitas 27. augustil 2018 teise taotluse väljastada talle mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse tunnistus, et saada Madalmaade territooriumil C- ja CE-kategooria sõidukite juhtimise luba. Teise taotluse läbivaatamisel pidas CBR vajalikuks, et WU laseks uuesti kontrollida oma nägemisteravust mõne muu silmaarsti juures kui see, kes andis oma arvamuse esimese taotluse kohta. Teine silmaarst märkis oma 11. oktoobri 2018. aasta arvamuses esiteks, et WU vaatevälja horisontaalne piir on alla 160 kraadi, teiseks, et alates tema õnnetusest 1989. aastal on tema vaatevälja kaotus olnud stabiilne, ja kolmandaks, et sama vaatevälja puhul oli WU-le juba kaks korda antud positiivne arvamus mootorsõidukite juhtimiseks. Nimetatud silmaarst leidis seega, et WU on sobiv juhtima C- ja CE-kategooria sõidukeid.

24 CBR keeldus 13. märtsi 2019. aasta otsusega aga uuesti WU taotletud sobivustunnistuse väljastamisest põhjendusel, et ta ei vasta miinimumnõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi.

25 WU esitas selle otsuse peale vaide. CBR jättis vaide 16. juuli 2019. aasta otsusega põhjendamatuse tõttu rahuldamata. CBRi väitel ilmneb teise silmaarsti arvamusest vasakpoolse vaatevälja kadu mõlema silma puhul. Vaatevälja horisontaalne piir on alla 160 kraadi. Seetõttu ei vasta WU ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.3 alapunktis b ette nähtud nõudele ega selle lisa punkti 3.4 alapunkti b nõudele, mis näevad ette võimaluse tunnistada kutseline autojuht, kellel on juba üks või mitu 2. rühma juhiluba ja kes kaotab ootamatult ühest silmast nägemise, juhtimiseks sobivaks, ja talle saab pärast minimaalset kolmekuulist kohanemisperioodi ja silmaarsti positiivse arvamuse alusel väljastada 2. rühma juhiloa, mis on territoriaalselt piiratud Madalmaadega. CBR on seisukohal, et tegelikult ei ole WU mitte ühest silmast pime, vaid tal on hemianopsia, mis tähendab, et tal on osaline nägemispuue nii vaatevälja vasemal kui ka paremal poolel. Tegemist on homonüümse hemianopsiaga, mis tähendab, et vaatevälja kadu on mõlemal silmal ühel ja samal poolel (vasemal).

26 Esimese astme kohus tunnistas 21. mai 2021. aasta otsusega WU kaebuse viimati nimetatud otsuse peale põhjendamatuks. Ta leidis, et CBR oli õigesti tuvastanud, et ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.4 alapunkt b ei ole WU juhtumi suhtes kohaldatav, kuna ta ei ole ühest silmas pime, vaid tal on homonüümne hemianopsia. See kohus ei toonud esile ühtegi põhjust, mis võimaldaks pidada seda otsust õigusvastaseks WU viidatud asjaoludel – mille kohaselt on ta nägemine alates üheaastaseks saamisest piiratud, ta on kompenseerinud täieliku vaatevälja puudumise ja näeb hästi –, vaatamata silmaarsti 11. oktoobri 2018. aasta positiivsele arvamusele. Nimetatud kohtu sõnul ei võimalda ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.4 alapunkti b imperatiivne säte võtta arvesse WU isiklikke huve.

27 WU esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, Raad van Statele (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu). Ta toob eelkõige esile, et kolme arvamuse kohaselt, mille on koostanud erinevad arstid, on teda peetud veoauto juhtimiseks sobivaks. Tal on küll piiratud vaateväli, kuid see häire on kestnud juba noorest east alates ning ta on selle täielikult kompenseerinud viisil, kuidas ta jälgib liiklust ja liigutab pead. WU põhjendab oma seisukohta neuropsühholoogi tõendiga, milles on märgitud, et viis, kuidas WU jälgib liiklust, on nii hästi arenenud, et ta nägemine toimib normaalselt. WU arvates ei lähe asjaolu, et nägemispuudega isikul, kellel on siiski piisav nägemine, lubatakse juhtida C- ja CE-kategooria mootorsõidukit, vastuollu mootorsõiduki juhtimiseks füüsilise ja vaimse sobivuse tuvastamise korra eesmärgiga. Sellise isiku olukord õigustab erandi tegemist ministri 2000. aasta määruse lisa punkti 3.3 alapunktis b esitatud nõudest samamoodi, nagu seda tehakse ühest silmast nägemise kaotamise korral, mis on ette nähtud selle lisa punkti 3.4 alapunktis b.

28 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et meditsiinilisest seisukohast ei vasta WU direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 ette nähtud miinimumnõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir peab olema vähemalt 160 kraadi. Ta leiab siiski, et ei ole piisavalt tõendatud, et ta ei ole sobiv C- ja CE-kategooria mootorsõidukite juhtimiseks. Tekib küsimus, kas WUd saab pidada sobivaks niisuguseid sõidukeid juhtima, kui direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 tõlgendada nii, et selles kehtestatud miinimumnõudele vastab isik, kes suudab kompenseerida piiratud horisontaalse vaatevälja. Samuti soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas juhiloa uuendamist käsitleva otsuse tegemisel on võimalik kohaldada proportsionaalsuse põhimõtet, kuigi direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 sätestatud nõue ei sisalda ühtegi erandit. Nimetatud kohus märgib, et lisaks sellele, mida meditsiiniieksperdid on tuvastanud taotleja füüsilise ja vaimse sobivuse kohta mootorsõidukite juhtimiseks, võib tehtava otsuse proportsionaalsuse hindamisel arvesse võtta kindlaks tehtud asjaolu, et varem oli taotleja suuteline sõidukit ohutult juhtima ja et taotletud juhiluba kasutatakse kutsealal tegutsemiseks. Sellega seoses tuleb silmas pidada Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklit 15, milles on sätestatud, et igaühel on õigus teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal.

29 Neil asjaoludel otsustas Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [direktiivi 2006/126] III lisa punkti 6.4 ja täpsemalt nõuet, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir peab olema vähemalt 160 kraadi, tuleb proportsionaalsuse põhimõtet arvestades tõlgendada nii, et kõnealusele nõudele vastab ka isik, kes sellele nõudele meditsiinilisest aspektist ei vasta, kuid kes on mitme meditsiiniieksperdi hinnangul siiski tegelikult sobiv veokit juhtima?

2. Kas juhul, kui eelmisele küsimusele vastatakse eitavalt, on direktiivi [2006/126] raames olemas kaalutlusõigus viia konkreetsel juhul läbi proportsionaalsuse hindamine, olgugi et selle direktiivi III lisa punktis 6.4 sisalduv nõue sellistel juhtudel erandi tegemise võimalust ette ei näe?

3. Kui vastus on jaatav, siis millised asjaolud võivad olla olulised selle küsimuse hindamisel, kas direktiivi [2006/126] III lisa punktis 6.4 sätestatud vaatevälja nõudest võib konkreetsel juhul erandi teha?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

30 Oma küsimustega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 koostoimes proportsionaalsuse põhimõtte ja harta artikliga 15 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus, kui konkreetsel juhul loetakse isik – kes meditsiinilisest aspektist ei vasta 2. rühma kuuluvatele sõidukijuhtidele, see tähendab C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhtidele esitatavale nõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi – sellele nõudele vastavaks seetõttu, et mitme meditsiiniieksperdi arvamuse kohaselt on see isik tegelikult suuteline juhtima mootorsõidukit, mis kuulub mõnda neist kategooriatest.

31 Sellega seoses tuleb märkida, et direktiiviga 2006/126 – nagu nähtub ka direktiivi põhjendusest 8 – ühtlustatakse selle direktiivi artiklis 1 ette nähtud juhilubade väljastamise miinimumnõuded. Need tingimused on eeskätt määratletud selle direktiivi artiklites 4 ja 7 ning puudutavad muu

hulgas vajaliku vanuse alampiiri, mootorsõiduki juhtimise sobivust, juhiloa taotleja sooritatavaid eksameid ja tema elukohta juhiloa väljastanud liikmesriigi territooriumil. Lisaks olgu märgitud, et nimetatud direktiivi artikli 2 lõike 1 kohaselt tunnustatakse liikmesriikide väljastatud juhilubasid vastastikku.

32 Direktiivi 2006/126 artikli 7 lõike 1 punkti a kohaselt väljastatakse juhiluba üksnes taotlejatele, kes on sooritanud oskuste ja käitumise eksami ja teooriaeksami ning kes vastavad direktiivi II ja III lisa sätetes ette nähtud füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuetele. Veel on nimetatud direktiivi artikli 7 lõike 3 punktis a ette nähtud, et juhiloa uuendamiseks peavad olema täidetud C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhiloa omanike füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded. Need sätted on seega sõnastatud imperatiivselt.

33 Tuleb tõdeda, et direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 teine lõik on prantsuskeelses versioonis, kus on ette nähtud, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla (*ne doit pas être*) alla 160 kraadi, samuti sõnastatud imperatiivselt. Nagu märkis Euroopa Komisjon, sisaldab see säte siiski selle direktiivi mõnes keeleversioonis prantsuskeelsest versioonist vähem piiravat tegusõna, näiteks saksa (*sollte*), inglise (*should*) ja soome keeles (*olisi oltava*), kuid teistes keeleversioonides, nagu hispaania (*deberá*), itaalia (*deve*), hollandi (*dient*) ja portugali (*deve*) keeles, kasutatakse ikkagi kohustust väljendavat tegusõna.

34 Samas ei saa väljakujunenud kohtupraktika kohaselt olla liidu õiguse sätte ühes keeleversioonis kasutatud sõnastus selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele keeleversioonile ei saa tõlgendamisel anda muude keeleversioonide ees eelist. Liidu õigusakti ühetaolise kohaldamise ja järelikult ka ühetaolise tõlgendamise vajadus ei võimalda käsitleda õigusakti üht keeleversiooni teistest eraldi, vaid nõuab et vaidlusalust sätet tõlgendataks lähtuvalt selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see säte on, võttes muu hulgas arvesse kõikides ülejäänud ametlikes keeltes koostatud versioone (vt selle kohta 12. novembri 1969. aasta kohtuotsus Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, punktid 2 ja 3; 30. juuni 2022. aasta kohtuotsus Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, punkt 36, ja 18. jaanuari 2024. aasta kohtuotsus Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia“ Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, punkt 43).

35 Mis puudutab direktiivi 2006/126 üldist ülesehitust, siis tuleb märkida, et direktiivi III lisa punktis 6.4 ei ole antud ühtegi erandit selle lisa punktis 1.2 määratletud 2. rühma sõidukijuhtidele ette nähtud nõudest, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi, samas kui nimetatud lisa punkti 6 teises taandes on ette nähtud erand 1. rühma sõidukijuhtidele, kes ei vasta nägemisteravuse ja vaatevälja nõuetele.

36 Kuna sarnast erandit ei kohaldata 2. rühma sõidukijuhtide suhtes, peavad nad uue juhiloa või olemasoleva juhiloa uuendamise taotlemisel alati vastama nägemisteravuse ja nägemisväljaga seotud nõuetele.

37 Euroopa Kohus tõdes sellega seoses, et liidu seadusandja pidas vajalikuks näha ette kaks juhtide kategooriat vastavalt sõiduki gabariidile, transporditavate reisijate arvule ja seega nende sõidukite juhtimisest tulenevale vastutusele. Nimelt õigustavad asjaomaste sõidukite omadused, nagu suurus, kaal või ka manööverdusvõime, erinevaid nõudeid nende juhtimiseks juhiloa väljastamisel (22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 83).

38 Lisaks erineb direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 neljandas lõigus nimetatud olukord, mida tuleb kui erandit tõlgendada kitsalt, olukorrast, kus on piiratud mõlema silma horisontaalne vaateväli. Selle sätte kohaselt on ühest silmast nägemise olulise kaotuse korral võimalik pärast

kohanemisperioodi lõppu ning nägemis- ja sõidukijuhtimise ekspertide pooldava arvamuse korral lugeda isik uuesti sõidukijuhtimiseks sobivaks. Ühest silmast nägemise oluline kaotus ei tähenda siiski tingimata, et mõlema silma horisontaalne vaateväli on piiratud, mistõttu ei ole asjaomaste sõidukijuhtide olukorrad sarnased.

39 Mis puudutab direktiivi 2006/126 eesmärki, siis nagu nähtub direktiivi põhjendusest 8, on selle eesmärk artiklis 1 ette nähtud juhiloa väljastamise miinimumnõuete ühtlustamine ja selle ühtlustamise eesmärk on eelkõige kehtestada nimetatud juhiloa vastastikuseks tunnustamiseks vajalikud eeltingimused ning aidata saavutada selle direktiivi eesmärk parandada liiklusohutust (vt selle kohta 18. jaanuari 2024. aasta kohtuotsus Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia“ Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika). Põhjenduses 8 on selle kohta märgitud, et liiklusohutust silmas pidades tuleb ette näha juhilubade väljastamise miinimumnõuded ning et sõidueksamite ja loa andmise nõuded tuleb ühtlustada.

40 Mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded, mis on kehtestatud direktiivi 2006/126 III lisas, on kindlaks määratud liiklusohutust silmas pidades vastavalt ELTL artikli 91 lõike 1 punktile c (22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 58).

41 Kehtestades III lisas 2. rühma sõidukijuhtidele (selle lisa tähenduses) nõude mõlema silma vaatevälja horisontaalse minimaalse piiri kohta, on direktiivi 2006/126 eesmärk suurendada liiklusohtust ja ühtlasi täita ka liidu üldise huvi eesmärk (vt selle kohta 22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 51).

42 Selles osas olgu märgitud, et liiklusohutuse tagamiseks on hädavajalik, et isikutel, kellele on väljastatud juhiluba, oleks asjakohased füüsilised võimed, eelkõige mis puudutab nende nägemist, kuivõrd füüsilised häired võivad tuua endaga kaasa tõsised tagajärjed. Nimelt on üldtuntud tõsiasi, et nägemine on mootorsõiduki juhtimisel oluline funktsioon ja seetõttu, mida rohkem see funktsioon kahaneb, seda enam on vaja võtta arvesse liiklusohutusega seotud nõudeid (22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 54).

43 Nagu komisjon rõhutas, võiks see, kui tunnustataks teatavat kaalutlusõigust lubada konkreetsel juhul pidada sõidukijuhtimiseks sobivaks isikut, kes ei vasta meditsiinilisest aspektist direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 ette nähtud nõudele, kuid kes on mitme meditsiinieksperdi sõnul tegelikult suuteline veoautot juhtima, tuua kaasa liikmesriikide erinevad lähenemisviisid, mis võib kahjustada selle direktiivi eesmärke.

44 Tuleb lisada, et silmaarstide antud positiivse arvamuse olemasolu juhtimissobivuse kohta ei saa samuti õigustada seda, et konkreetsel juhul ei kohaldata direktiivi 2006/126 III lisa punktis 6.4 ette nähtud nõuet, kuna selle direktiivi põhjendusest 9 ja artikli 7 lõike 3 punktist a nähtub ühemõtteliselt, et asjaomane isik peab esitama tõendi punkti 6.4 teises lõigus sätestatud miinimumnõuetele vastavuse kohta, mitte aga tõendi sobivuse kohta, ning et silmaarstide arvamused või ekspertiis ei saa sellise tõendi puudumist korvata.

45 Seega, võttes arvesse direktiivi 2006/126 üldist ülesehitust ja eesmärki, ei saa direktiivi III lisa punkti 6.4 teist lõiku tõlgendada nii, et erandi võib teha 2. rühma sõidukijuhile, kes meditsiinilisest aspektist ei vasta selles sättes kehtestatud nõudele, kuid on mitme meditsiinieksperdi arvates tegelikult suuteline juhtima sõidukit, mis kuulub mõnda selle rühma kategooriasse.

46 Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab konkreetsel juhul tehtava juhiloa uuendamise otsuse proportsionaalsuse hindamise küsimuses, et lisaks ekspertide arvamustele taotleja juhtimissobivuse kohta on võimalik arvesse võtta asjaolu, et varem oli see taotleja suuteline sõidukit täiesti ohutult juhtima ja et seda juhiluba kasutati kutsealal tegutsemiseks, arvestades harta artiklit 15, mis näeb ette, et igaühel on õigus töötada ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal.

47 Sellega seoses on liidu seadusandja, kellel on ulatuslik kaalutlusõigus niisuguste keeruliste meditsiiniliste hinnangute puhul, nagu on kõne all põhikohtuasjas, juba kaalunud ühelt poolt liiklusohutust ja teiselt poolt muid õigusi ja huve, sealhulgas liikuvusvõimaluste tagamist kõigile isikutele ja võimalust töötada kutselise autojuhina, püüdes nii palju kui võimalik takistada nägemispuudega isikute õiguste kahjustamist (vt selle kohta 22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punktid 52 ja 62). Ta kehtestas seetõttu direktiivis 2006/126 ette nähtud nõuded, arvestades eelkõige järeldusi, mis on esitatud eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud aruandes „New standards for the visual functions of drivers“, mille avaldas 2005. aasta mais töögrupp „Vision“, kelle nimetas ametisse selle direktiivi artikli 9 alusel loodud juhilubade komitee.

48 Tuleb aga silmas pidada, et direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 teine lõik kehtestab – nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 33–45 – ühemõttelise nõude, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi.

49 Neil tingimustel ei ole võimalik tõlgendada seda teisest õigusnormi nii, et konkreetsel juhul on võimalik kalduda kõrvale miinimumnõuet sisaldavast selgest reeglist (vt selle kohta 22. mai 2014. aasta kohtuotsus Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 71).

50 Kõiki eeltoodud põhjendusi arvestades tuleb esitatud küsimustele vastata, et direktiivi 2006/126 III lisa punkti 6.4 koostoimes proportsionaalsuse põhimõttega ja harta artikliga 15 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus, kui konkreetsel juhul loetakse isik – kes meditsiinilisest aspektist ei vasta 2. rühma kuuluvatele sõidukijuhtidele, see tähendab C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhtidele esitatavale nõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi – sellele nõudele vastavaks seetõttu, et mitme meditsiinieksperdi arvamuse kohaselt on see isik tegelikult suuteline juhtima mootorsõidukit, mis kuulub mõnda neist kategooriatest

Kohtukulud

51 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta (muudetud komisjoni 25. augusti 2009. aasta direktiiviga 2009/113/EÜ) III lisa punkti 6.4 koostoimes proportsionaalsuse põhimõttega ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 15

tuleb tõlgendada nii, et

sellega on vastuolus, kui konkreetsel juhul loetakse isik – kes meditsiinilisest aspektist ei vasta 2. rühma kuuluvatele sõidukijuhtidele, see tähendab C-, CE-, C1-, C1E-, D-, DE-, D1- ja D1E-kategooria sõidukite juhtidele esitatavale nõudele, et mõlema silma vaatevälja horisontaalne piir ei tohi olla alla 160 kraadi – sellele nõudele vastavaks seetõttu, et mitme meditsiinieksperdi arvamuse kohaselt on see isik tegelikult suuteline juhtima mootorsõidukit, mis kuulub mõnda neist kategooriatest.

Allkirjad