A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2024. március 21.*

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – Közúti közlekedés – 2006/126/EK irányelv – Vezetői engedély – A kiállítás vagy megújítás feltételei – Fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények – Látás – A III. melléklet 6.4. pontja – Az arányosság elve – Olyan személy, aki nem felel meg a látótérre vonatkozó követelménynek – A járművezetésre való alkalmasságra vonatkozó, orvosszakértők által kiadott kedvező vélemény – Mérlegelési mozgástér egyedi esetben, kifejezett kivétel hiányában”

A C-703/22. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Raad van State (államtanács, Hollandia) a Bírósághoz 2022. november 16-án érkezett, 2022. november 16-i határozatával terjesztett elő a

WU

és

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

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Piçarra tanácselnök, N. Jääskinen (előadó) és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a holland kormány képviseletében M. K. Bulterman és M. H. S. Gijzen, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében A. Nijenhuis, P. Messina és G. Wilms, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: holland.

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel (HL 2009. L 223., 31. o.) módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 403., 18. o.; a továbbiakban: 2006/126 irányelv) III. melléklete 6.4. pontjának az értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a WU és a directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (vezetői engedélyek központi hivatala, Hollandia) között, a CBR által meghozott azon határozatok tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelyekkel utóbbi elutasította a WU által a vezetői engedélyének megújítása keretében benyújtott, C és CE kategóriába tartozó gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságának megállapítása iránti kérelmet, és megtagadta, hogy WU számára másik, földrajzilag Hollandiára korlátozott vezetői engedélyt állítson ki.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2006/126 irányelv (8) és (9) preambulumbekezdése kimondja:

„(8) Közúti közlekedésbiztonsági okokból meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit. A vezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni; E célból meg kell határozni a gépjárművek vezetéséhez szükséges ismereteket, készségeket és magatartást, a vezetői vizsgának e koncepciókon kell alapulnia, és az ilyen járművek vezetésének fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeket újra meg kell határozni.

(9) A járművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelést a személy- vagy áruszállításra használt járművek vezetőinek a vezetői engedély kiállításakor, valamint azt követően rendszeresen bizonyítaniuk kell; az ilyen, a minimumkövetelményeknek való megfelelésre vonatkozó nemzeti szabályokkal összhangban elvégzett rendszeres ellenőrzés hozzájárul a személyek szabad mozgásához, a versenyhelyzet torzulásainak elkerüléséhez, valamint az ilyen járművek vezetői különös felelősségének jobb figyelembevételéhez. A tagállamoknak lehetővé kell tenni, hogy orvosi vizsgálatokat írjanak elő az egyéb gépjárművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek való megfelelés biztosítására. Az átláthatóság érdekében az ilyen vizsgálatoknak egybe kell esniük a vezetői engedély megújításával, és ezért elvégzésük időpontját a vezetői engedély érvényességi ideje határozza meg.”

4 Ezen irányelv 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban nemzeti vezetői engedélyt vezetnek be, az I. mellékletben található közösségi mintának megfelelően. A közösségi vezetői engedély minta első oldalán szereplő emblémának tartalmaznia kell az engedélyt kiállító tagállam megkülönböztető jelét.”

5 Az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik.”

6 Ugyanezen irányelv 4. cikkének szövege a következő:

„(1) Az 1. cikkben meghatározott vezetői engedély az alább meghatározott kategóriákba tartozó gépi meghajtású járművek vezetésére jogosít fel. A vezetői engedély a kategóriánként feltüntetett alsó korhatártól adható ki. […]

[…]

(4) gépjárművek:

– »gépjármű«: olyan gépi meghajtású jármű, amelyet általában közúti személy- vagy áruszállításra, illetve személy- vagy áruszállításra szolgáló járművek közúti vontatására használnak. Ez a kifejezés magába foglalja a trolibuszokat, vagyis az elektromos vezetékhez kapcsolódó, de nem sínen közlekedő járműveket. A mezőgazdasági és erdészeti traktorokat nem foglalja magába;

[…]

f) C kategória:

nem a D1 vagy D kategóriába tartozó, 3500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű, és a vezetőn kívül legfeljebb nyolc utas szállítására tervezett és gyártott gépjárművek a e kategóriába tartozó gépjárműveket olyan pótkocsival lehet összekapcsolni, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot nem haladja meg;

g) CE kategória:

– az érintett járművekre vonatkozó típusjóváhagyási szabályok sérelme nélkül, olyan járműszerelvény, amelyben a vontató jármű a C kategóriába tartozik és pótkocsijának vagy félpótkocsijának megengedett legnagyobb össztömege a 750 kg-ot meghaladja;

[…]”

7 A 2006/126 irányelv 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki:

a) akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, valamint megfeleltek az egészségügyi követelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

[…]

(3) A lejárt igazgatási érvényességű vezetői engedélyek megújításához a következők szükségesek:

a) a III. mellékletben meghatározott, a vezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények folyamatos teljesítése a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategóriájú vezetői engedélyek esetében; és

[…]”

8 Ezen irányelvnek „A gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság minimumkövetelményei” című III. melléklete a következőképpen rendelkezik:

„Fogalommeghatározások

1. E melléklet alkalmazásában a járművezetők két csoportba tartoznak:

1.1. 1. csoport:

az A, A1, A2, AM, B, B1 és BE kategóriába tartozó járművek vezetői.

1.2. 2. csoport:

a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriába tartozó járművek vezetői.

[…]

Orvosi vizsgálatok

[…]

4. 2. csoport:

A vezetői engedély első ízben történő kiállítását megelőzően a kérelmezők, valamint a továbbiakban a vezetői engedély megújításakor minden alkalommal a járművezetők orvosi vizsgálaton vesznek részt, a szokásos tartózkodási hely szerinti tagállam nemzeti rendszerének megfelelően.

5. A tagállamok által a vezetői engedélyek kiállítására vagy további megújítására vonatkozóan megállapított követelmények az e mellékletben meghatározottaknál szigorúbbak is lehetnek.

Látás

6. A vezetői engedélyért folyamodó valamennyi kérelmező megfelelő vizsgálaton vesz részt annak megállapítására, hogy rendelkezik-e gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges, megfelelő látásélességgel. Amennyiben kétség merül fel a kérelmező látóképességére vonatkozóan, úgy az illetékes egészségügyi szakhatóságnak meg kell őt vizsgálnia. Ezen vizsgálat során különös figyelmet kell fordítani a következőkre: a látásélesség és a látótér zavarai, szürkületi vakság, szemkáprázás és csökkent kontrasztérzékenység, kettős látás és a vezetésbiztonságot veszélyeztető egyéb látászavarok.

Az 1. csoportba tartozó gépjárművezetőknél »kivételes esetekben« megfontolás tárgyává tehető a vezetői engedély kiadása, amennyiben a látótér nagysága vagy a látás élessége elmarad a kívánatostól; az illetékes egészségügyi szakhatóságnak ilyenkor meg kell vizsgálnia a gépjárművezetőt, hogy kizárja egyéb látászavarok, így például a szemkáprázás, a csökkent kontrasztérzékenység és a szürkületi vakság lehetőségét. A gépjárművezetőnek vagy az engedélykérelmezőnek emellett az illetékes hatóság által szervezett gyakorlati vizsgán is meg kell felelnie.

[…]

2. csoport:

6.4. A vezetői engedély kiállításáért vagy megújításáért folyamodó kérelmező esetében legalább 0,8-as – szükség esetén korrekciós lencsével segített – látásélességnek kell fennállnia a jobbik szemre és legalább 0,1-es látásélességnek a gyengébb szemre. Amennyiben a 0,8-as, illetve 0,1-es látásélesség korrekciós lencse használatával érhető el, a minimális látásélességet (0,8 és 0,1) legfeljebb plusz 8 dioptriájú szemüveggel, illetve kontaktlencsével lehet biztosítani. A látáskorrekciót az egyénnek jól kell tolerálnia.

Ezen túlmenően látóterének vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 70°-ot, felfelé és lefelé pedig legalább 30°-ot bővül. A látótér középpontjától számított 30°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azon kérelmező vagy járművezető esetében, akinél csökkent kontrasztérzékenység vagy kettős látás áll fenn.

Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén elegendő időt (pl. hat hónapot) kell hagyni az alkalmazkodásra, amely alatt az érintett személy nem vezethet gépjárművet. Ezen időszak elteltével a vezetői engedély kizárólag kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény ellenében adható ki.

[…]”

A holland jog

9 A Wegenverkeerswet 1994 (a közúti közlekedésről szóló 1994. évi törvény) 111. cikkének 1 bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Vezetői engedély kérelemre és az e célból meghatározott díj megfizetése ellenében csak azon személy részére állítható ki, aki:

a. a vezetői engedély kiállítása iránti kérelemmel érintett kategóriába tartozó gépi meghajtású jármű vezetésére vonatkozóan rendeletben megállapított alsó korhatárt elérte, és

b. rendeletben megállapított szabályoknak megfelelően a hatóságok által vagy nevében szervezett vizsga, illetve a számára korábban kiállított, vagy a hatáskörrel rendelkező hatóság által nem Hollandiában kiállított, a rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő vezetői engedély alapján megfelelő szintű vezetési képességgel rendelkezik és a vezetésre kellően alkalmas, vagy – ha a kérelem könnyű motorkerékpárok (robogók) vezetésére érvényes engedély kiállítására irányul – megfelelő vezetési képességgel rendelkezik.”

10 A Reglement rijbewijzen (a vezetői engedélyekről szóló királyi rendelet) 97. cikkének 1 bekezdése akként rendelkezik, hogy a CBR kérelemre és az e célból meghatározott díj megfizetése ellenében bejegyzi a vezetői engedélyek nyilvántartásába az azon személyek alkalmasságát megállapító igazolást, akik megfelelnek a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságról szóló miniszteri rendeletben előírt követelményeknek. A CBR a nyilvántartásba vételről értesíti a kérelmezőt.

11 A Regeling eisen geschiktheid 2000 (az alkalmassági követelményekről szóló 2000. évi miniszteri rendelet, a továbbiakban: 2000. évi miniszteri rendelet) 1. cikke 1 bekezdésének szövege a következő:

„E rendelet alkalmazásában:

a. 1. csoport: az A1, A2, A, B, B+E és T kategóriájú vezetői engedélyek;

b. 2. csoport: a C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, és D1E kategóriájú vezetői engedélyek.”

12 E rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó követelményeket az e rendelet mellékletében foglaltak szerint kell meghatározni.”

13 A 2000. évi miniszteri rendelet melléklete értelmében:

„[…]

3. fejezet Látászavarok

[…]

3.3. Látótér

a. 1. csoport: A látótérnek vízszintes irányban legalább 120°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 50°-ot bővül. A látótérnek függőleges irányban felfelé és lefelé legalább 20°-osnak kell lennie. A látótér középpontjától számított 20°-os sugarú tartományon belül a látás nem lehet terhelt.

Kivételes esetekben az 1. csoportba tartozó vezetői engedélyek megszerzésére alkalmasnak nyilváníthatók azok a személyek, akik nem felelnek meg a látótérre vonatkozó követelményeknek, például vakfolt *(scotoma)*, látótérkvadráns kiesése *(quadrans hemianopsia)* vagy féloldali látótérkiesés *(homonym hemianopsia)* esetén. Ennek feltételei: egyéb látászavar nem áll fenn, szemész szakorvos által kiadott kedvező vélemény és a járművezetői vizsga sikeres teljesítése (lásd a 3.5. pontot).

Ez a kivétel nem alkalmazható azon személyek esetén, akiknek a látótere vízszintes irányban nem éri el a 90°-ot.

b. 2. csoport: A binokuláris látótérnek vízszintes irányban legalább 160°-osnak kell lennie, amely balra és jobbra legalább 70°-ot bővül. A látótérnek függőleges irányban felfelé és lefelé legalább 30°-osnak kell lennie. A látótér középpontjától számított 30°-os sugarú tartományon belül nem a látótér nem lehet terhelt.

3.4. Az egyik szemre elszenvedett látásvesztés

a. 1. csoport: alkalmatlanság áll fenn az egyik szem látásának hirtelen elvesztése esetén, beleértve az egyik szem takarását igénylő zavaró kettőslátást is. Az ilyen személyeket az 1. csoportba tartozó vezetői engedély megszerzésére legalább 3 hónapos alkalmazkodási időszakot követően, szemész szakorvos kedvező véleménye alapján lehet ismét alkalmassá nyilvánítani.

b. 2. csoport: kivételes esetben, legalább 3 hónapos alkalmazkodási időszakot követően és szemész szakorvos kedvező véleménye alapján az a hivatásos gépjárművezető, aki már rendelkezik a 2. csoportba tartozó egy vagy több vezetői engedéllyel, ismét alkalmasnak nyilvánítható C/CE vagy D/DE kategóriájú, földrajzilag korlátozott vezetői engedélyre, amely legfeljebb Hollandia területére terjedhet ki.

Ennek feltételei: szemész szakorvos által kiadott kedvező vélemény, a CBR által kialakított minta szerinti munkáltatói nyilatkozat és a járművezetői vizsga sikeres teljesítése (lásd a 3.5. pontot).”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

14 Az 1988-ban született WU-t egyéves korában baleset érte, amelyben koponyaalapi törést szenvedett, aminek következtében látótere vízszintes irányban korlátozottá vált. Ezt az állapotot „*hemianopsiának*” nevezik.

15 WU 2007. július 11-én a 2006/126 irányelv 4. cikke (4) bekezdésének f) és g) pontjában foglalt, C és CE kategóriába tartozó gépi meghajtású járművekre vezetői engedélyt szerzett.

16 A 2009/113 irányelv elfogadása nyomán 2009. szeptember 15-én hatályba lépett a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában szereplő minimumkövetelmény. E követelmény szerint a C és CE kategóriába tartozó járművek vezetői esetében a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie.

17 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság igazoló dokumentumok hiányában nem tudta megállapítani, hogy a CBR tudott-e már WU látászavaráról, amikor utóbbi vezetői engedélyét megkapta, és azt sem, hogy a CBR-nek mi volt az álláspontja e betegséggel kapcsolatban ebben az időpontban.

18 WU ezt követően több mint tíz évig dolgozott hivatásos gépjárművezetőként. Ezen időszak alatt több mint egymillió kilométert tett meg tehergépkocsival belföldön és külföldön egyaránt, bármifajta probléma vagy káresemény nélkül.

19 A WU által a vezetői engedélyének megújítása iránt 2016-ban benyújtott kérelem alapján eljárva a CBR 2017. február 14-i határozatával elutasította a gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság megállapítása iránti első kérelmet. Annak ellenére, hogy WU-t egy szemész szakorvos által 2017. január 11-én kiadott kedvező vélemény, valamint egy másik orvos által 2016. augusztus 25-én készített orvosi szakvélemény egyaránt járművezetésre alkalmasnak találta, a CBR úgy vélte, hogy WU nem felelt meg annak a minimumkövetelménynek, amely szerint látóterének vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, amint azt a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.3. pontjának b. alpontja előírja.

20 WU e határozattal szemben panaszt nyújtott be. A CBR a panaszt 2017. július 13-i határozatával mint megalapozatlant elutasította.

21 WU fellebbezést nyújtott be a keresetét első fokon szintén megalapozatlannak nyilvánító bírósági ítélettel szemben. Fellebbezésében arra hivatkozott, hogy sem a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja, sem a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.3. pontjának b. alpontja nem minősül szigorú minimumkövetelménynek. Álláspontja szerint tehát akkor is ki lehet a számára állítani a gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság megállapításáról szóló igazolást, ha látótere korlátozottabb, mint amit e rendelkezések előírnak.

22 2019. február 27-i ítéletével a Raad van State (államtanács, Hollandia) e fellebbezést megalapozatlannak nyilvánította, és az elsőfokú ítéletet helybenhagyta. Álláspontja szerint a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontja a szükséges látótérre vonatkozó olyan minimumkövetelmény, amely alól nem lehet kivételt tenni. A 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.3. pontjának b. alpontja e 6.4. pontot megfelelően hajtja végre. Mivel megállapítást nyert, hogy WU binokuláris látótere vízszintes irányban kisebb mint 160°, és ezért WU nem felel meg a látótérre vonatkozó minimumkövetelménynek, a CBR megalapozottan utasította el a kérelmezett alkalmassági igazolás kiállítását, akkor is, ha e kérelem alátámasztása érdekében két orvos kedvező véleményt adott. A CBR tehát nem veheti figyelembe WU egyéni érdekeit, és nem tehet kivételt az érdekében.

23 WU 2018. augusztus 27-én benyújtotta gépi meghajtású jármű vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság megállapítása iránti második kérelmét abból a célból, hogy Hollandián belül érvényes vezetői engedélyt szerezzen C és CE kategóriába tartozó gépjárművekre. E második kérelem alapján eljárva a CBR szükségesnek tartotta WU látásélességének újbóli vizsgálatát, amelyet azonban másik szemész szakorvos végzett el, mint aki az első kérelemmel összefüggésben véleményt adott. 2018. október 11-i szakvéleményében e második szemész szakorvos megállapította először is, hogy WU látótere vízszintes irányban kisebb mint 160°, másodszor, hogy a látótérkiesés az 1989. évi baleset óta stabil volt, harmadszor pedig, hogy WU e látótérrel gépi meghajtású járművek vezetésére vonatkozóan már két alkalommal kedvező véleményt kapott. Az említett szemész szakorvos ezért úgy ítélte meg, hogy WU C és CE kategóriába tartozó gépjárművek vezetésére alkalmas.

24 A CBR azonban 2019. március 13-i határozatával ismét megtagadta, hogy WU számára kiállítsa a kért alkalmassági igazolást, mivel WU nem felelt meg annak a minimumkövetelménynek, amely alapján a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie.

25 WU e határozattal szemben panaszt nyújtott be. A CBR 2019. július 16-i határozatával a panaszt mint megalapozatlant elutasította. A CBR álláspontja szerint a második szemészorvosi szakvélemény mindkét szem vonatkozásában baloldali látótérvesztést mutatott ki. A látótér

vízszintes irányban kisebb mint 160°. Ennélfogva WU nem felel meg sem a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.3. pontjának b. alpontjában előírt követelménynek, sem az e melléklet 3.4. pontjának b. alpontjában foglalt követelményeknek, amelyek alapján az a hivatásos gépjárművezető, aki már rendelkezik a 2. csoportba tartozó egy vagy több vezetői engedéllyel, és aki hirtelen elveszíti látását az egyik szemére, ennek ellenére gépi meghajtású jármű vezetésére alkalmasnak nyilvánítható abból a célból, hogy a 2. csoportba tartozó, földrajzilag Hollandiára korlátozott vezetői engedélyt szerezzen, mégpedig legalább három hónapos alkalmazkodási időszakot követően, szemész szakorvos kedvező véleménye alapján. A CBR szerint ugyanis WU nem az egyik szemére vak, hanem esetében féloldali látótérvesztés *(hemianopsia)* áll fenn, ami azt jelenti, hogy a látótér bal és jobb felére egyaránt részlegesen vak. A szóban forgó esetben *homonym hemianopsiáról* van szó, azaz a látótérvesztés mind a két szem vonatkozásában ugyanazon az oldalon (a bal oldalon) jelentkezik.

26 Az elsőfokú bíróság 2021. május 21-i ítéletével a WU által az utóbbi határozat ellen benyújtott keresetet megalapozatlannak nyilvánította. Megállapította, hogy a CBR helyesen állapította meg, hogy a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.4. pontjának b. alpontja WU esetében nem alkalmazható, mivel ő nem az egyik szemére vak, hanem esetében *homonym hemianopsia* áll fenn. E bíróság – a 2018. október 11-i kedvező szemész szakorvosi vélemény ellenére – nem azonosított olyan indokot, amely alapján e határozatot jogellenesnek kellene tekinteni a WU által hivatkozott körülmények között, miszerint látása egyéves kora óta korlátozott, a teljes látótér hiányát kompenzálta, és látása éles. Az említett bíróság szerint a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.4. pontja b. alpontjának kógens jellege miatt WU egyéni érdekeit nem lehet figyelembe venni.

27 Ezen ítélettel szemben WU fellebbezést nyújtott be a Raad van Statéhoz (államtanács, Hollandia), amely a kérdést előterjesztő bíróság. Többek között arra hivatkozik, hogy őt különböző orvosok által készített három szakvélemény is tehergépkocsi vezetésére alkalmasnak találta. Kétségtelen tény, hogy látótere korlátozott, de ez a korlátozottság már nagyon fiatal kora óta fennáll, és azt teljes mértékben kompenzálja azzal, ahogyan a forgalmat figyeli és a fejét mozgatja. WU ezt az álláspontot egy neuropszichológusi nyilatkozattal támasztja alá, amely kifejti, hogy WU olyan jól kifejlesztett módon figyeli a forgalmat, hogy azzal a látás szempontjából normál működésre képes. WU álláspontja szerint az, hogy egy látássérült, de elfogadható látással rendelkező személy számára engedélyezzék, hogy C és CE kategóriába tartozó gépjárművet vezessen, nem ellentétes a gépi meghajtású járművek vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasság megállapítására vonatkozó szabályozás céljával. Az ilyen személy helyzete indokolja a 2000. évi miniszteri rendelet melléklete 3.3. pontjának b. alpontjában szereplő követelmény alóli kivétel megállapítását, ugyanúgy, ahogy az e melléklet 3.4. pontjának b. alpontjában foglaltak szerint az egyik szem látásának elvesztése esetén is létezik ilyen kivétel.

28 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy orvosi szempontból WU kétségtelenül nem felel meg a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában előírt azon minimumkövetelménynek, amely szerint vízszintes irányban legalább 160°-os binokuláris látótérrel kell rendelkeznie. A bíróság ugyanakkor úgy véli, hogy nem bizonyított, hogy WU C és CE kategóriájú gépjárművek vezetésére nem alkalmas. Felmerül a kérdés, hogy nem tekinthető-e WU ilyen járművek vezetésére alkalmasnak a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának olyan értelmezése útján, hogy az e rendelkezésben rögzített minimumkövetelménynek eleget tesz az a személy, aki a vízszintes látótér korlátozottságát kompenzálja. A kérdést előterjesztő bíróság arra is keresi a választ, hogy alkalmazható-e az arányosság elve a vezetői engedély megújításáról szóló határozat elfogadása során, noha a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában előírt követelmény semmilyen kivételről nem rendelkezik. E bíróság rámutat arra, hogy a gépi meghajtású járművek

vezetéséhez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó orvosszakértői megállapításokon kívül a meghozandó határozat arányosságának értékelése körében figyelembe lehet venni azt a tényt is, hogy megállapítást nyert, hogy e kérelmező korábban biztonságosan tudott vezetni, és hogy a kért vezetői engedélyt foglalkozás gyakorlása körében használják. E tekintetben figyelemmel kell lenni az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 15. cikkére, amely kimondja, hogy mindenkinek joga van a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához.

29 E körülmények között a Raad van State (államtanács) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2006/126] irányelv III. mellékletének 6.4. pontját, különösen azt az előírást, miszerint a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, az arányosság elvének fényében, hogy az a személy, aki orvosi szempontból nem felel meg ennek az előírásnak, de különböző orvosszakértők véleménye szerint ennek ellenére ténylegesen alkalmas tehergépkocsi vezetésére, szintén megfelelhet ennek az előírásnak?

2) Az e kérdésre adandó nemleges válasz esetén a [2006/126] irányelv alapján van-e lehetőség az arányosság vizsgálatára egyedi esetekben, noha az ezen irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt előírás nem ad lehetőséget arra, hogy ilyen esetekben kivételt lehessen tenni?

3) Amennyiben igen, milyen körülmények játszhatnak szerepet annak megítélésében, hogy a [2006/126] irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában foglalt, a látótérre vonatkozó rendelkezéstől egyedi esetekben el lehet-e térni?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

30 Kérdéseivel, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontját az arányosság elvével és a Charta 15. cikkével összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy e rendelkezéssel ellentétes, ha egy konkrét esetben az a személy, aki orvosi szempontból nem felel meg az e rendelkezésben előírt követelménynek, amely szerint a 2. csoportba tartozó járművezetők, azaz a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriába tartozó járművek vezetői esetében a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, úgy tekinthető, hogy megfelel e követelménynek, amennyiben több orvosszakértő szerint ez a személy ténylegesen alkalmas az e kategóriák valamelyikébe tartozó gépi meghajtású jármű vezetésére.

31 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2006/126 irányelv – amint az annak (8) preambulumbekezdéséből következik – azon minimumkövetelmények harmonizációjára irányul, amelyek teljesülése esetén az 1. cikk szerinti vezetői engedélyt ki kell állítani. E követelményeket elsősorban ezen irányelv 4. és 7. cikke határozza meg, és – többek között – a megkövetelt alsó korhatárra, a gépi meghajtású járművek vezetésére való alkalmasságra, a jelölt sikeres vizsgáira, valamint arra vonatkoznak, hogy a jelölt lakóhelye a kiállítás szerinti tagállam területén legyen. Ezenkívül az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik”.

32 A 2006/126 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében a vezetői engedély kizárólag azon kérelmezőknek állítható ki, akik jártassági és magatartási, valamint elméleti vizsgát tettek, továbbá megfeleltek a fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek a II. és III. melléklet rendelkezéseivel összhangban. Ezenkívül az említett irányelv 7. cikke (3) bekezdésének a) pontja a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személy számára e fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozó minimumkövetelmények teljesítését szabja a vezetői engedély megújításának feltételeként. E rendelkezések megfogalmazása tehát kógens.

33 Meg kell állapítani, hogy a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának második bekezdése, amely francia nyelvi változatában úgy rendelkezik, hogy a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, szintén kógens módon van megfogalmazva. Bár – amint arra az Európai Bizottság rámutatott – ezen irányelv egyes nyelvi változataiban, például a német *(sollte)*, az angol *(should)* és a finn *(olisi oltava)* nyelvi változatokban szereplő ige kevésbé kötelező jellegű, mint a francia nyelvi változatban szereplő, ugyanakkor más nyelvi változatok, mint például a spanyol *(deberá)*, az olasz *(deve)*, a holland *(dient)* és a portugál *(deve)* változat szintén kötelezést kifejező igét használnak.

34 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy uniós jogi rendelkezés egyes nyelvi változatainak megfogalmazása nem szolgálhat e rendelkezés értelmezésének kizárólagos alapjául, illetve e tekintetben nem élvezhet elsőbbséget más nyelvi változatokkal szemben. Egy uniós jogi aktus az egységes alkalmazása, és ennélfogva egységes értelmezése érdekében ugyanis nem vizsgálható elszigetelten valamelyik nyelvi változatában, hanem a szóban forgó rendelkezést azon szabályozás általános rendszerére és céljára tekintettel kell értelmezni, amelynek a részét képezi, figyelembe véve többek között az összes nyelvi változatot (lásd ebben az értelemben: 1969. november 12-i Stauder ítélet, 29/69, EU:C:1969:57, 2. és 3. pont; 2022. június 30-i Allianz Elementar Versicherung ítélet, C-652/20, EU:C:2022:514, 36. pont; 2024. január 18-i Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia” Pleven ítélet, C-227/22, EU:C:2024:57, 43. pont).

35 A 2006/126 irányelv általános rendszerét illetően meg kell jegyezni, hogy ezen irányelv III. mellékletének 6.4. pontja semmilyen kivételt nem említ az e melléklet 1.2. pontjában meghatározott 2. csoportba tartozó járművezetőkre vonatkozóan előírt azon követelmény alól, hogy a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, míg az említett melléklet 6. pontjának második bekezdése kivételt ír elő az 1. csoportba tartozó azon járművezetők tekintetében, akik nem felelnek meg a látásélességre és a látótér nagyságára vonatkozó követelményeknek.

36 A 2. csoportba tartozó járművezetőkre vonatkozó hasonló kivétel hiányában utóbbiaknak minden esetben meg kell felelniük a látásélességre és a látótér nagyságára vonatkozó követelményeknek, ha új vezetői engedély vagy meglévő vezetői engedély megújítása iránt terjesztenek elő kérelmet.

37 A Bíróság ezzel összefüggésben megállapította, hogy az uniós jogalkotónak gondja volt arra, hogy a gépjármű rakszelvényének, a szállított utasok számának és a következésképpen az e gépjárművek vezetéséből eredő felelősségnek a függvényében gépjárművezetők két kategóriáját hozza létre. Az érintett járművek jellemzői – így például méretük, súlyuk vagy kormányozhatóságuk – indokolttá teszik, hogy a vezetésükhöz szükséges vezetői engedély kiállítására eltérő feltételek vonatkozzanak (2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 83. pont).

38 Egyébként a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának negyedik bekezdésében foglalt helyzet, amelyet kivételként szigorúan kell értelmezni, eltér attól, amikor a két szem látótere vízszintes irányban korlátozott. E rendelkezés szerint az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése esetén a személy egy alkalmazkodási időszakot követően, kedvező szemorvosi és vezetéstechnikai szakvélemény alapján ismét vezetésre alkalmasnak tekinthető. Az egyik szem látóképességének jelentős mértékű csökkenése mindazonáltal nem feltétlenül jelenti a két szem vízszintes irányú látóterének korlátozottságát, így az érintett járművezetők helyzete nem összehasonlítható.

39 Ami a 2006/126 irányelv célját illeti, az irányelv – amint az annak (8) preambulumbekezdéséből következik – azon minimumkövetelmények harmonizációjára irányul, amelyek teljesülése esetén az 1. cikk szerinti vezetői engedélyt ki kell állítani, és e harmonizáció elsősorban az említett engedély kölcsönös elismeréséhez szükséges előzetes feltételek meghatározására irányul, valamint az említett irányelv azon célkitűzésének megvalósítására, hogy hozzájáruljon a közúti közlekedésbiztonság javításához (lásd ebben az értelemben: 2024. január 18-i Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia” Pleven ítélet, C-227/22, EU:C:2024:57, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). E (8) preambulumbekezdés e tekintetben kimondja, hogy közúti közlekedésbiztonsági okokból meg kell határozni a vezetői engedély kiállításának minimumkövetelményeit, és a vezetői vizsgák, valamint a vezetői engedély kiállításának követelményeit össze kell hangolni.

40 A gépjárművezetéshez szükséges fizikai és szellemi alkalmasságra vonatkozóan a 2006/126 irányelv III. mellékletében megfogalmazott minimumkövetelményeket tehát az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdése c) pontjának megfelelően, közúti közlekedésbiztonsági okokból határozták meg (2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 58. pont).

41 A 2006/126 irányelv azáltal, hogy III. mellékletében megállapítja a két szem látóterének minimális értékét az e melléklet szerinti 2. csoportba tartozó járművezetők tekintetében, a közúti közlekedésbiztonság javítását célozza, és ennélfogva közérdekű uniós célt szolgál (lásd ebben az értelemben: 2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 51. pont).

42 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy a vezetői engedélyek jogosultjai – különösen látásukat illetően – megfelelő testi adottságokkal rendelkezzenek, mivel a fizikai hiányosságoknak súlyos következményei lehetnek. Valóban köztudomású, hogy a látás alapvető funkció a gépi meghajtású járművek vezetéséhez, és ezért minél korlátozottabb ez a funkció, annál szükségesebbnek tűnik a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó követelmények figyelembevétele (2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 54. pont).

43 Márpedig, amint azt a Bizottság hangsúlyozta, az arra vonatkozó bizonyos mérlegelési mozgástér elismerése, hogy a konkrét esetben járművezetésre alkalmas az a személy, aki orvosi szempontból nem felel meg a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában előírt követelménynek, de több orvosszakértő szerint ténylegesen tehergépkocsi vezetésére alkalmas, tagállamonként eltérő megközelítésekhez vezethet, ami ezen irányelv célkitűzései ellenében hathat.

44 Hozzá kell tenni, hogy a vezetésre való alkalmasságra vonatkozóan szemész szakorvosok által kiadott kedvező vélemények sem indokolhatják a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontjában előírt követelmény konkrét esetben történő alkalmazásának mellőzését, mivel ezen irányelv (9) preambulumbekezdéséből és 7. cikke (3) bekezdésének a) pontjából egyértelműen kitűnik, hogy az érintettnek az e 6.4. pont második bekezdésében szereplő

minimumkövetelménynek való megfelelést, és nem az említett alkalmasságot kell bizonyítania, és a szemész szakorvosi vélemények vagy szakértői vélemények nem pótolhatják az ilyen bizonyíték hiányát.

45 Így a 2006/126 irányelv általános rendszerére és céljára tekintettel ezen irányelv III. melléklete 6.4. pontjának második bekezdését nem lehet úgy értelmezni, hogy kivétel engedhető a 2. csoportba tartozó azon járművezetők javára, akik orvosi szempontból nem felelnek meg az e rendelkezésben előírt követelménynek, de akik több orvosszakértő szerint ténylegesen alkalmasak az e csoport kategóriáinak valamelyikébe tartozó jármű vezetésére.

46 Ami a vezetői engedély konkrét esetben történő megújításáról szóló határozat arányosságának értékelését illeti, a kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy – tekintettel a Charta 15. cikkére, amely előírja, hogy mindenkinek joga van a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához – a kérelmező járművezetői alkalmasságára vonatkozó szakértői megállapításokon kívül figyelembe lehet venni azt a tényt is, hogy megállapítást nyert, hogy e kérelmező korábban biztonságosan tudott vezetni, és hogy e vezetői engedélyt foglalkozás gyakorlása körében használták.

47 E tekintetben az alapeljárásban szereplőkhöz hasonló, összetett orvosi jellegű értékeléseket illetően széles mérlegelési jogkörrel rendelkező uniós jogalkotó már elvégezte a közúti közlekedésbiztonsági követelmények és az egyéb jogok és érdekek – köztük a mindenki számára elérhető mobilitás és a hivatásos járművezetői foglalkozáshoz való hozzáférés – közötti mérlegelést, és igyekezett a lehető legnagyobb mértékben korlátozni, hogy a látássérült személyek jogai sérüljenek (lásd ebben az értelemben: 2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 52. és 62. pont). Így megállapította a 2006/126 irányelvben rögzített követelményeket, figyelemmel többek között a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott „*New standards for the visual functions of drivers*” jelentés megállapításaira, amely jelentést 2005 májusában tett közzé az ezen irányelv 9. cikke alapján létrehozott vezetői engedélyekkel foglalkozó bizottság által felállított „Látás” munkacsoport.

48 Márpedig meg kell állapítani, hogy a 2006/126 irányelv III. melléklete 6.4. pontjának második bekezdése – amint az a jelen ítélet 33–45. pontjából kitűnik – egyértelmű követelményként írja elő, hogy a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie.

49 E feltételek mellett nem tűnik lehetségesnek olyan értelmezést tulajdonítani e rendelkezésnek, hogy az alapján konkrét esetben el lehessen térni az egyértelmű szabálytól, amely meghatározza ezt a minimumértéket (lásd ebben az értelemben: 2014. május 22-i Glatzel ítélet, C-356/12, EU:C:2014:350, 71. pont).

50 A fenti indokok összességére tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 2006/126 irányelv III. mellékletének 6.4. pontját az arányosság elvével és a Charta 15. cikkével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy e rendelkezéssel ellentétes, ha egy konkrét esetben az a személy, aki orvosi szempontból nem felel meg az e rendelkezésben előírt követelménynek, amely szerint a 2. csoportba tartozó járművezetők, azaz a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriába tartozó járművek vezetői esetében a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, úgy tekinthető, hogy megfelel e követelménynek, amennyiben több orvosszakértő szerint ez a személy ténylegesen alkalmas az e kategóriák valamelyikébe tartozó gépi meghajtású jármű vezetésére.

A költségekről

51 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A 2009. augusztus 25-i 2009/113/EK bizottsági irányelvvel módosított, a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének 6.4. pontját az arányosság elvével és az Európai Unió Alapjogi Chartájának 15. cikkével összefüggésben

a következőképpen kell értelmezni:

e rendelkezéssel ellentétes, ha egy konkrét esetben az a személy, aki orvosi szempontból nem felel meg az e rendelkezésben előírt követelménynek, amely szerint a 2. csoportba tartozó járművezetők, azaz a C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 és D1E kategóriába tartozó járművek vezetői esetében a látótérnek vízszintes irányban mindkét szemre legalább 160°-osnak kell lennie, úgy tekinthető, hogy megfelel e követelménynek, amennyiben több orvosszakértő szerint ez a személy ténylegesen alkalmas az e kategóriák valamelyikébe tartozó gépi meghajtású jármű vezetésére.

Aláírások