TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. kovo 21 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Kelių transportas – Direktyva 2006/126/EB – Vairuotojo pažymėjimas – Išdavimo ar atnaujinimo sąlygos – Minimalios fizinio ir psichinio tinkamumo normos – Regėjimas – III priedo 6.4 punktas – Proporcingumo principas – Normos dėl regėjimo lauko neatitinkantis asmuo – Medicinos ekspertų priimta palanki nuomonė dėl tinkamumo vairuoti – Diskrecija individualiu atveju nesant aiškiai taikomos išimties“

Byloje C-703/22

dėl *Raad van State* (Valstybės Taryba, Nyderlandai) 2022 m. lapkričio 16 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2022 m. lapkričio 16 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

WU

prieš

Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas N. Piçarra, teisėjai N. Jääskinen (pranešėjas) ir M. Gavalec,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir M. H. S. Gijzen,

– Europos Komisijos, atstovaujamos A. Nijenhuis, P. Messina ir G. Wilms,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

* Proceso kalba: nyderlandų.

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006, p. 18), iš dalies pakeistos 2009 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos direktyva 2009/113/EB (OL L 223, 2009, p. 31) (toliau – Direktyva 2006/126), III priedo 6.4 punkto išaiškinimo.

2 Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas nagrinėjant WU ir *directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)* (Centrinio vairuotojo pažymėjimų biuro direktoratas, toliau – CBR) ginčą dėl pastarojo sprendimų atmesti WU prašymą išduoti fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorinę transporto priemonę, konkrečiai – C ir CE kategorijų transporto priemones, pažymėjimą, kurį šis pateikė norėdamas atnaujinti savo vairuotojo pažymėjimą, ir atsisakyti išduoti WU kitą vairuotojo pažymėjimą, kuris galiotų tik Nyderlandų teritorijoje.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3 Direktyvos 2006/126 8 ir 9 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(8) Dėl kelių eismo saugumo turėtų būti nustatyti minimalūs vairuotojo pažymėjimo išdavimo reikalavimai. Reikėtų suderinti vairuotojams privalomus išlaikyti egzaminus ir vairuotojo pažymėjimų išdavimo standartus. Šiuo tikslu reikia nustatyti su motorinių transporto priemonių vairavimu susijusias žinias, įgūdžius ir elgseną, taip pat nustatyti vairavimo egzamino struktūrą atsižvelgiant į šias sąvokas ir iš naujo nustatyti minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti šias transporto priemones normas.

(9) Išduodant vairuotojo pažymėjimą ir reguliariai po jo išdavimo vairuotojai turėtų pateikti įrodymus, kad jie atitinka minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo normas, taikomas vairuojantiems transporto priemones, kurios naudojamos žmonių vežimui arba prekių gabenimui. Tokia reguliari pagal nacionalines taisykles vykdoma kontrolė dėl minimalių normų atitikimo prisidės prie laisvo asmenų judėjimo, padės išvengti konkurencijos iškraipymų ir geriau atsižvelgs į specifinę šių transporto priemonių vairuotojų atsakomybę. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti medicininį patikrinimą, kuris garantuotų, jog yra laikomasi minimalių fizinio ir psichinio tinkamumo normų vairuojantiems kitas motorines transporto priemones. Siekiant skaidrumo šie patikrinimai turėtų sutapti su vairuotojo pažymėjimų atnaujinimu ir todėl jie turėtų būti nustatomi atsižvelgiant į pažymėjimo galiojimo laikotarpį.“

4 Tos direktyvos 1 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Pagal šios direktyvos nuostatas valstybės narės įveda I priede pateiktu Bendrijos pavyzdžiu grindžiamą nacionalinį vairuotojo pažymėjimą. Bendrijos pavyzdžio vairuotojo pažymėjimų 1 pusėje esančioje emblemoje yra pažymėjimą išduodančios valstybės narės skiriamasis ženklas.“

5 Tos direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Valstybių narių išduodami vairuotojo pažymėjimai yra tarpusavyje pripažįstami.“

6 Tos pačios direktyvos 4 straipsnis suformuluotas taip:

„1 straipsnyje numatytas vairuotojo pažymėjimas leidžia vairuoti toliau apibrėžtų kategorijų variklio varomas transporto priemones. Jis gali būti išduodamas asmenims, sulaukusiems kiekvienai kategorijai nurodyto minimalaus amžiaus. <…>

<…>

4. Motorinės transporto priemonės:

– „motorinė transporto priemonė“ – variklio varoma transporto priemonė, skirta važiuoti keliu ir vežti keleivius ar gabenti prekes arba vilkti transporto priemones, skirtas keleiviams vežti ar prekėms gabenti. Šis terminas apima troleibusus, t. y. prie elektros laidų prijungtas ne bėgiais važiuojančias transporto priemones. Jis neapima žemės ūkio ar miškų ūkio traktorių,

<…>

f) C kategorija:

motorinės transporto priemonės, išskyrus D1 arba D kategorijų motorines transporto priemones, kurių leidžiama maksimali masė didesnė kaip 3500 kg ir kurios skirtos bei suprojektuotos vežti ne daugiau kaip 8 keleivius, neįskaitant vairuotojo; šios kategorijos transporto priemonės gali būti sujungtos su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg;

g) CE kategorija:

– nepažeidžiant atitinkamoms transporto priemonėms taikomų tipo patvirtinimo taisyklių nuostatų, transporto priemonių junginiai, sudaryti iš C kategorijos vilkiko ir priekabos arba puspriekabės, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg;

<…>“

7 Direktyvos 2006/126 7 straipsnyje nustatyta:

„1. Vairuotojo pažymėjimai yra išduodami tik tiems kandidatams į vairuotojus, kurie:

a) išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka medicininius reikalavimus pagal II ir III priedų nuostatas;

<…>

3. Atnaujinant vairuotojo pažymėjimus, kurių administracinio galiojimo laikotarpis baigėsi:

a) C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojai turi nuolat atitikti III priede nustatytas minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo normas vairuojantiems transporto priemones; ir

<…>“

8 Šios direktyvos III priede „Minimalios fizinio ir psichinio tinkamumo normos, taikomos asmenims, vairuojantiems variklio varomą transporto priemonę“ nustatyta:

„Apibrėžimai

1. Šiame priede vairuotojai skirstomi į dvi grupes:

1.1. 1 grupė:

A, A1, A2, AM, B, B1 ir BE kategorijų transporto priemonių vairuotojai.

1.2. 2 grupė:

C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojai.

<…>

Medicininiai patikrinimai

<…>

4. 2 grupė:

Kandidatai į vairuotojus pasitikrina sveikatą prieš tai, kai jiems bus išduotas pirmasis vairuotojo pažymėjimas, ir vėliau vairuotojų sveikata tikrinama pagal valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė gyvenamoji vieta, veikiančią nacionalinę sistemą, kai atnaujinamas jų vairuotojo pažymėjimas.

5. Valstybių narių nustatyti vairuotojo pažymėjimo išdavimo ar vėlesnio atnaujinimo reikalavimai gali būti griežtesni negu šiame priede nustatyti reikalavimai.

Regėjimas

6. Visi kandidatai vairuotojo pažymėjimui gauti atitinkamai pasitikrina, ar jų regėjimas yra tikrai pakankamai aštrus variklio varomoms transporto priemonėms vairuoti. Kilus pagrįstoms abejonėms dėl kandidato vairuotojo pažymėjimui gauti regėjimo, jį tikrina kompetentinga medicinos institucija. Patikrinimo metu dėmesys visų pirma kreipiamas į: regėjimo aštrumą, regėjimo lauką, regėjimą prieblandoje, jautrumą ryškiai šviesai ir kontrastinį jautrumą, diplopiją ir į kitas regėjimo funkcijas, kurios gali trukdyti saugiai vairuoti.

1 grupės vairuotojams, kurių regėjimas neatitinka regėjimo lauko arba regėjimo aštrumo standarto [normos], pažymėjimai gali būti išduoti išskirtiniais atvejais; tokias atvejais vairuotoją turėtų ištirti kompetentinga medicinos institucija, siekiant įsitikinti, ar jis neturi jokių kitų regėjimo funkcijos sutrikimų, įskaitant jautrumo ryškiai šviesai, kontrastinio jautrumo ir regėjimo prieblandoje sutrikimus. Vairuotojas ar kandidatas vairuotojo pažymėjimui gauti taip pat turėtų būti išlaikęs kompetentingos valdžios institucijos organizuotą vairavimo egzaminą.

<…>

2 grupė:

6.4. Kandidatų vairuotojo pažymėjimui gauti arba tokiam pažymėjimui atnaujinti sveikesnės akies regėjimo aštrumas, jeigu reikia, su korekciniais lęšiais, turėtų būti ne mažesnis kaip 0,8, o silpnesnės akies – ne mažesnis kaip 0,1. Jei korekciniai lęšiai naudojami tam, kad mažiausias regėjimo aštrumas būtų 0,8 ir 0,1, toks regėjimo aštrumas privalo būti pasiektas nešiojant akinius, kurių stiprumas neturi būti didesnis kaip plius aštuonios dioptrijos, arba nešiojant kontaktinius lęšius. Korekcija turi būti gerai toleruojama.

Be to, regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, regėjimo lauko plotis turėtų būti ne mažesnis kaip 70 laipsnių žiūrint į kairę ir 30 laipsnių žiūrint į viršų ir žemyn. Centriniame 30 laipsnių regėjimo spindulyje neturėtų būti jokių regėjimo defektų.

Vairuotojo pažymėjimai neišduodami kandidatams vairuotojo pažymėjimui gauti ir neatnaujinami vairuotojams, turintiems padidėjusį kontrastinį jautrumą arba diplopiją.

Smarkiai pablogėjus vienos akies regėjimui, turėtų būti taikomas atitinkamas adaptacinis laikotarpis (pavyzdžiui, šešių mėnesių), per kuriuos vairuoti yra draudžiama. Pasibaigus šiam laikotarpiui, vairuoti leidžiama tik gavus regos ir vairavimo specialistų sutikimą.

<…>“

Nyderlandų teisė

9 *Wegenverkeerswet 1994* (1994 m. Kelių eismo įstatymas) 111 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Pateikus prašymą ir sumokėjus tuo tikslu nustatytą mokestį, vairuotojo pažymėjimas gali būti išduotas tik asmeniui:

a) kuris yra pasiekęs poįstatyminiuose teisės aktuose nustatytą minimalų amžių vairuoti prašyme išduoti vairuotojo pažymėjimą nurodytos kategorijos motorinę transporto priemonę ir

b) kuris, remiantis valdžios institucijų ar jų vardu pagal poįstatyminiuose teisės aktuose nustatytas taisykles atliktu tyrimu arba remiantis anksčiau išduotu vairuotojo pažymėjimu ar ne Nyderlanduose kompetentingos valdžios institucijos išduodu vairuotojo pažymėjimu, atitinkančiu poįstatyminiame teisės akte nustatytas sąlygas, turi pakankamą gebėjimą vairuoti ir yra pakankamai tinkamas vairuoti arba, jei prašoma išduoti pažymėjimą vairuoti mopedus, turi pakankamą gebėjimą vairuoti.“

10 *Reglement rijbewijzen* (Karaliaus dekretas dėl vairuotojo pažymėjimo) 97 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad, pateikus prašymą ir sumokėjus tuo tikslu nustatytą mokestį, vairuotojo pažymėjimų registre CBR registruoja visų asmenų, atitinkančių ministro nutarime nustatytus reikalavimus dėl fizinio ir psichinio gebėjimo vairuoti motorines transporto priemones tinkamumo pažymėjimus. Apie įregistravimą CBR praneša pareiškėjui.

11 *Regeling eisen geschiktheid 2000* (2000 m. Ministro nutarimas dėl gebėjimams keliamų reikalavimų; toliau – 2000 m. ministro nutarimas) 1 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Šiame nutarime:

a) 1 grupė: A1, A2, A, B, B+E ir T kategorijų vairuotojo pažymėjimai;

b) 2 grupė: C, C1, CE, C1E, D, D1, DE ir D1E kategorijų vairuotojo pažymėjimai.“

12 Šio nutarimo 2 straipsnyje nustatyta:

„Fiziniam ir psichiniam gebėjimui vairuoti motorines transporto priemones taikomi reikalavimai nustatyti remiantis šio nutarimo priedu.“

13 2000 m. ministro nutarimo priede nustatyta:

„<…>

3 skyrius. Regos sutrikimai

<…>

3.3. Regėjimo laukas

a. 1 grupė: horizontalusis regėjimo laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 120 laipsnių, regėjimo lauko plotis – ne mažesnis kaip 50 laipsnių į kairę ir į dešinę. Vertikalusis regėjimo laukas turi būti ne mažesnis kaip 20 laipsnių į viršų ir žemyn. Centriniame 20 laipsnių regėjimo spindulyje neturėtų būti jokių regėjimo lauko defektų.

   Išimtiniais atvejais asmenys, neatitinkantys reikalavimų dėl regėjimo lauko, pavyzdžiui, skotomų, kvadranopsijos ar homoniminės hemianopsijos atvejais, gali būti pripažinti tinkamais gauti 1 grupės vairuotojo pažymėjimą. Tokiu atveju reikia neturėti jokių regėjimo sutrikimų, gauti palankią oftalmologo išvadą ir išlaikyti vairavimo egzaminą (žr. 3.5 punktą).

   Ši išimtis netaikoma asmenims, kurių horizontalusis regėjimo laukas yra mažesnis nei 90 laipsnių.

b. 2 grupė: regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, regėjimo lauko plotis – ne mažesnis kaip 70 laipsnių į kairę ir į dešinę. Vertikalusis regėjimo laukas turi būti ne mažesnis kaip 30 laipsnių į viršų ir žemyn. Centriniame 30 laipsnių regėjimo spindulyje neturėtų būti jokių regėjimo lauko defektų.

3.4. Prarastas regėjimas viena akimi

a. 1 grupė: staiga netekus regėjimo viena akimi, taip pat nepatogumų sukeliančios diplopijos atveju, kai reikia uždengti vieną akį, asmuo netenkina tinkamumo reikalavimų. Tokie asmenys gali būti vėl pripažinti tinkamais gauti 1 grupės vairuotojo pažymėjimą po ne mažiau kaip 3 mėnesių adaptacijos laikotarpio ir gavę palankią oftalmologo išvadą.

b. 2 grupė: išimtiniais atvejais, po ne mažiau kaip 3 mėnesių adaptacijos laikotarpio ir gavęs palankią oftalmologo išvadą profesionalus vairuotojas, jau turintis vieną ar kelis 2 grupės vairuotojo pažymėjimus, gali būti iš naujo pripažintas tinkamu gauti geografiškai apribotą ir tik Nyderlandų teritorijoje galiojantį C/CE ar D/DE kategorijų vairuotojo pažymėjimą.

Šiuo tikslu turi būti tenkinamos tokios sąlygos: reikia gauti palankią oftalmologo išvadą, darbdavys turi pateikti CBR nustatytos formos pažymėjimą ir būtina išlaikyti vairavimo egzaminą (žr. 3.5 punktą).“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

14 WU, gimęs 1988 m., būdamas vienu metų amžiaus per nelaimingą atsitikimą patyrė kaukolės pamato lūžį, o dėl šio įvykio sumažėjo jo horizontalusis regėjimo laukas. Šis sutrikimas vadinamas hemianopsija.

15 2007 m. liepos 11 d. jis įgijo Direktyvos 2006/126 4 straipsnio 4 dalies f ir g punktuose nurodytų C ir CE kategorijoms priskiriamų transporto priemonių vairuotojo pažymėjimą.

16 Priėmus Direktyvą 2009/113, Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatyta minimali norma įsigaliojo 2009 m. rugsėjo 15 d. Šioje normoje nustatyta, kad C ir CE kategorijoms priskiriamų transporto priemonių vairuotojų regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių.

17 Nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nurodyta, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nesant patvirtinamųjų dokumentų, negalėjo nustatyti, ar tą dieną, kai WU įgijo vairuotojo pažymėjimą, CBR jau buvo žinoma apie jo regėjimo sutrikimą ir kokia tuo metu buvo CBR nuomonė dėl to sutrikimo.

18 Paskui WU daugiau kaip dešimt metų dirbo profesionaliu vairuotoju. Tuo laikotarpiu jis be jokių problemų ir nesukėlęs žalos nuvažiavo daugiau kaip milijoną kilometrų Nyderlanduose ir užsienyje.

19 Kai 2016 m. WU pateikė prašymą atnaujinti vairuotojo pažymėjimą, 2017 m. vasario 14 d. sprendimu CBR atmetė pirmąjį prašymą išduoti fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorinę transporto priemonę pažymėjimą. Nepaisant to, kad 2017 m. sausio 11 d. oftalmologas pateikė palankią išvadą, o 2016 m. rugpjūčio 25 d. kitas gydytojas parengė medicininę ataskaitą, kurioje taip pat pripažinta, kad WU yra tinkamas vairuoti, CBR nusprendė, kad jis neatitinka minimalios normos, pagal kurią regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, kaip nustatyta 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.3 punkto b papunktyje.

20 WU dėl to sprendimo pateikė skundą. 2017 m. liepos 13 d. sprendimu CBR ta skundą atmetė skundą kaip nepagrįstą.

21 WU pateikė ieškinį dėl šio sprendimo ir jį pirmosios instancijos teismas taip pat pripažino nepriimtinu. Apeliaciniame skunde WU teigė, kad tiek Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas, tiek 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.3 punkto b papunktis nėra privaloma minimali norma. Jo teigimu, dėl tos priežasties jam buvo galima išduoti fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorinę transporto priemonę pažymėjimą, net jeigu jo regėjimo laukas yra mažesnis nei nurodytas tose nuostatose.

22 2019 m. vasario 27 d. sprendimu *Raad van State* (Valstybės taryba, Nyderlandai) pripažino, kad tas apeliacinis skundas yra nepagrįstas, ir patvirtino pirmosios instancijos teismo sprendimą. Jis nusprendė, kad Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas yra minimali norma dėl privalomo regėjimo lauko, kuriai negali būti taikoma jokia išimtis. Minėtas 6.4 punktas yra tinkamai įgyvendintas 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.3 punkto b papunkčiu. Kadangi nustatyta, kad WU regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas yra mažesnis nei 160 laipsnių, ir dėl tos priežasties jis neatitinka normos dėl regėjimo lauko, CBR pagrįstai neišdavė prašomo tinkamumo pažymėjimo, nepaisant to, kad abu gydytojai pateikė palankią nuomonę dėl tokio prašymo. Taigi CBR neturi teisės atsižvelgti į individualius WU interesus ir taikyti jam palankią išimtį.

23 2018 m. rugpjūčio 27 d. WU pateikė antrą prašymą išduoti fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorinę transporto priemonę pažymėjimą, kad gautų tik Nyderlandų teritorijoje galiojantį C ir CE kategorijoms priskiriamų transporto priemonių vairuotojo pažymėjimą. Išnagrinėjęs antrąjį prašymą, CBR nusprendė, kad WU turi būti iš naujo atlikti regėjimo aštrumo tyrimai, tačiau šį kartą pas kitą oftalmologą nei tas, kuris priėmė sprendimą, kai buvo teikiamas pirmasis prašymas. 2018 m. spalio 11 d. ataskaitoje šis antrasis oftalmologas konstatavo, pirma, kad WU horizontalusis regėjimo laukas yra mažesnis nei 160 laipsnių, kad nuo 1989 m. patirto nelaimino atsitikimo jo regėjimo laukas buvo stabilus ir, trečia, kad turėdamas tokį regėjimo lauką WU jau du kartus buvo gavęs palankią išvadą dėl tinkamumo vairuoti motorines transporto priemones. Taigi tas oftalmologas nusprendė, kad WU yra tinkamas vairuoti C ir CE kategorijų transporto priemones.

24 Tačiau 2019 m. kovo 13 d. sprendimu CBR iš vėl atsisakė išduoti WU prašoma tinkamumo pažymėjimą, nes jis neatitiko minimalios normos, pagal kurią horizontalusis abiejų akių regėjimo laukas neturi būti mažesnis nei 160 laipsnių.

25 WU dėl to sprendimo pateikė skundą. 2019 m. liepos 16 d. sprendimu CBR ta skundą atmetė skundą kaip nepagrįstą. Pasak CBR, antrojo oftalmologo ataskaita rodo, kad abiejų akių regėjimo laukas kairėje pusėje sumažėjo. Horizontalusis regėjimo laukas yra mažesnis nei 160 laipsnių. Dėl tos priežasties WU neatitinka 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.3 punkto b papunktyje nustatyto reikalavimo ir to paties priedo 3.4 punkto b papunkčio, kuriame numatyta galimybė profesionalų vairuotoją, kuris jau turi vieną ar kelis 2 grupės vairuotojo pažymėjimus ir kuris staiga netenka regėjimo viena akimi, vis dėlto pripažinti tinkamu vairuoti motorinę transporto priemonę, reikalavimų, taikomų norint gauti geografiškai Nyderlandų teritorija apriboto galiojimo 2 grupės vairuotojo pažymėjimą po ne mažiau kaip trijų mėnesių adaptacijos laikotarpio ir remiantis palankia oftalmologo išvada. Pasak CBR, WU nėra aklas viena akimi, tačiau turi hemianopsijos sutrikimą, o tai reiškia, kad jis iš dalies aklas ir nemato tiek kairėje, tiek dešinėje regėjimo lauko pusėje. Aptariama hemianopsija yra homoniminė, o tai reiškia, kad abiejų akių regėjimo laukas susiaurėjęs toje pačioje pusėje (kairėje).

26 2021 m. gegužės 21 d. sprendimu pirmosios instancijos teismas pripažino, kad WU ieškinys dėl šio CBR sprendimo yra nepagrįstas. Jis nusprendė, kad CBR pagrįstai pripažino, kad 2000 m. ministro nutarimo 3.4 punkto b papunktis WU atvejui netaikomas, nes jis nėra aklas viena akimi, o turi homoniminės hemianopsijos sutrikimą. Tas teismas neišskyrė jokio motyvo, kad, nepaisant palankios 2018 m. spalio 11 d. oftalmologo išvados, tą sprendimą būtų galima pripažinti neteisėtu WU nurodytomis aplinkybėmis, t. y. kad jo regėjimas sutrikęs nuo vienų metų amžiaus, kad jis kompensavo viso regėjimo lauko nebuvimą ir kad jo regėjimas yra aštrus. Pasak to teismo, 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.4 punkto b papunktis yra privalomas, todėl negalima atsižvelgti į individualius WU interesus

27 WU dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą *Raad van State* (Valstybės Taryba), t. y. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Jis, be kita ko, teigia, kad trijų skirtingų gydytojų ataskaitose yra pripažintas tinkamu vairuoti sunkvežimį. Jo regėjimo laukas tikrai yra ribotas, tačiau tas ribotumas atsirado pačioje vaikystėje ir jis jį visiškai kompensavo tuo, kaip stebi eismą ir sukioja galvą. Šį požiūrį WU pagrindžia pateikdamas neuropsichologo pažymą, kurioje nurodyta, kad būdas, kaip WU stebi eismą, yra taip gerai išvystytas, kad regėjimo prasme jis gali normaliai funkcionuoti. Pasak WU, aplinkybė, kad asmeniui, kuris turi regėjimo nepakankamumą, tačiau kurio rega yra pakankama, leidžiama vairuoti C ir CE kategorijų transporto priemonę, neprieštarauja fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorines transporto priemones pažymėjimo išdavimo tvarkos tikslui. Tokio asmens situacija yra pagrindas taikyti tokią pačią 2000 m. ministro nutarimo priedo 3.3 punkte nustatyto reikalavimo išimtį, kokia taikoma netekus regėjimo viena akimi, kaip nustatyta to priedo 3.4 punkto b papunktyje.

28 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad medicininiu požiūriu WU tikrai neatitinka minimalios normos, pagal kurią jo regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turi būti ne mažesnis nei 160 laipsnių, kaip numatyta Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte. Tačiau jis laikosi nuomonės, kad vis dėlto neįrodyta, kad jis netinkamas vairuoti C ir CE kategorijų transporto priemones. Kyla klausimas, ar nereikėtų WU pripažinti tinkamu vairuoti tokias transporto priemones, o Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktą aiškinti taip, kad asmuo, kuris kompensuoja ribotą horizontalųjį regėjimo lauką, atitinka jame nustatytą minimalią normą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat klausia, ar, priimant sprendimą dėl vairuotojo pažymėjimo atnaujinimo, yra galimybė taikyti proporcingumo principą, net jeigu Direktyvos 2006/126/EB III priedo 6.4 punkte nustatytame reikalavime nenumatyta jokia išimtis. Tas teismas nurodo, kad sprendimo, kurį reikia priimti, proporcingumo vertinime galėtų būti atsižvelgta ne tik į medicinos ekspertų konstatuotą pareiškėjo fizinį ir psichinį tinkamumą vairuoti motorines transporto priemones, bet ir į tai, kad jau buvo pripažinta, jog anksčiau tas pareiškėjas galėjo visiškai saugiai vairuoti, ir kad prašomas vairuotojo pažymėjimas naudojamas vykdant profesinę veiklą. Šiuo atveju reikėtų atkreipti dėmesį į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 15 straipsnį, kuriame nustatyta, kad kiekvienas turi teisę į darbą ir užsiimti laisvai pasirinkta profesija ar veikla.

29 Šiomis aplinkybėmis *Raad van State* (Valstybės Taryba) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Direktyvos 2006/126/] III priedo 6.4 punktas, ypač norma, pagal kurią horizontalusis regėjimo abiem akimis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, atsižvelgiant į proporcingumo principą turi būti aiškinamas taip, kad asmuo, kuris medicininiu požiūriu neatitinka šios normos, bet, įvairių medicinos ekspertų nuomone, vis dėlto faktiškai yra tinkamas vairuoti sunkvežimį, taip pat gali būti laikomas atitinkančiu šią normą?

2. Jei į šį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar pagal [Direktyvą 2006/126] galima atlikti proporcingumo vertinimą šiuo konkrečiu atveju, nors pagal šios direktyvos III priedo 6.4 punkte įtvirtintą normą nenumatyta galimybė tokiais atvejais daryti išimtis?

3. Jei taip, kokios aplinkybės gali būti svarbios vertinant, ar konkrečiu atveju galima nukrypti nuo regėjimo lauko normos, nustatytos [Direktyvos 2006/126] III priedo 6.4 punkte?“

Dėl prejudicinių klausimų

30 Šiais klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas, atsižvelgiant į proporcingumą principą ir Chartijos 15 straipsnį, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiama konkrečiu atveju asmenį, kuris medicininiu požiūriu neatitinka jame nustatyto reikalavimo, kad 2 grupės vairuotojų, t. y. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojų, regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turėtų būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, pripažinti atitinkančiu šį reikalavimą, jeigu, pasak kelių medicinos ekspertų, tas asmuo iš tiesų yra tinkamas vairuoti vienai iš tų kategorijų priskiriamą motorinę transporto priemonę.

31 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Direktyva 2006/126, kaip galima teigti remiantis jos 8 konstatuojamąja dalimi, minimaliai suderinamos sąlygos, kuriomis išduodamas jos 1 straipsnyje nurodytas vairuotojo pažymėjimas. Šios sąlygos apibrėžtos būtent tos direktyvos 4 ir 7 straipsniuose ir susijusios, be kita ko, su minimaliu reikalaujamu amžiumi, tinkamumu vairuoti motorinę transporto priemonę, egzaminais, kuriuos turi išlaikyti kandidatas, ir jo gyvenamąja vieta išduodančiosios valstybės narės teritorijoje. Be to, remiantis tos direktyvos 2 straipsnio 1 dalimi, valstybių narių išduodami vairuotojo pažymėjimai yra tarpusavyje pripažįstami.

32 Pagal Direktyvos 2006/126 7 straipsnio 1 dalies a punktą vairuotojo pažymėjimas išduodamas tik tiems kandidatams, kurie išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka minimalias fizinio ir psichinio tinkamumo normas pagal šios direktyvos II ir III priedų nuostatas. Be to, tos direktyvos 7 straipsnio 3 dalies a punkte reikalaujama, kad atnaujinant vairuotojo pažymėjimą būtų laikomasi šių minimalių fizinio ir psichinio tinkamumo normų, taikomų C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojo pažymėjimo turėtojams. Taigi šios nuostatos suformuluotos imperatyviai.

33 Reikia konstatuoti, kad Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto antra pastraipa, kurios versijoje prancūzų kalba numatyta, jog regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turi būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, taip pat suformuluota imperatyviai. Nors, kaip pažymėjo Europos Komisija, tam tikrose šios direktyvos kalbinėse versijose, kaip antai versijose vokiečių (*sollte*), anglų (*should*) ir suomių (*olisi oltava*) kalbomis, šioje nuostatoje vartojamas mažiau įpareigojantis veiksmažodis nei versijoje prancūzų kalba, kitose kalbinėse versijose, kaip antai versijose ispanų (*deberá*), italų (*deve*), nyderlandų (*dient*) ir portugalų (*deve*) kalbomis, vis dėlto taip pat vartojamas įpareigojantis veiksmažodis.

34 Tačiau suformuotoje jurisprudencijoje nustatyta, kad tam tikrose Sąjungos teisės nuostatos kalbinėse versijose pavartota formuluotė negali būti vienintelis šios nuostatos aiškinimo pagrindas ar įgyti prioriteto prieš kitas kalbines versijas. Dėl būtinumo vienodai taikyti, taigi ir aiškinti, Sąjungos teisės aktą negalima jį vertinant atskirai remtis tik viena jo versijų: reikalaujama, kad atitinkama nuostata būtų aiškinama atsižvelgiant į bendrą teisės akto, kurio dalis ji yra, sandarą ir tikslą, remiantis, be kita ko, visomis kalbomis parengtomis versijomis (šiuo klausimu žr. 1969 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Stauder*, 29/69, EU:C:1969:57, 2 ir 3 punktus; 2022 m. birželio 30 d. Sprendimo *Allianz Elementar Versicherung*, C-652/20, EU:C:2022:514, 36 punktą ir 2024 m. sausio 18 d. Sprendimo *Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia“ Pleven*, C-227/22, EU:C:2024:57, 43 punktą).

35 Dėl Direktyvos 2006/126 bendros sandaros reikia pažymėti, kad jos III priedo 6.4 punkte nenurodyta jokia 2 grupės vairuotojams numatyto ir to priedo 1.2 punkte apibrėžto reikalavimo, kad regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turi būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, išimtis, nors to priedo 6 punkto antroje pastraipoje numatyta išimtis 1 grupės vairuotojams, kurie neatitinka regėjimo aštrumo ir regėjimo lauko normų.

36 Kadangi 2 grupės vairuotojams panaši išimtis nenumatyta, šie visada turi atitikti reikalavimus dėl regėjimo aštrumo ir regėjimo lauko, kai prašo išduoti naują ar atnaujinti esamą vairuotojo pažymėjimą.

37 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas konstatavo, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas vairuotojus suskirstė į dvi kategorijas pagal transporto priemonių gabaritus, vežamų keleivių skaičių, taigi ir atsakomybę, kylančią vairuojant tas transporto priemones. Iš tiesų atitinkamų transporto priemonių savybės, kaip antai jų dydis, svoris arba manevringumas, pateisina skirtingų sąlygų taikymą išduodant vairuotojo pažymėjimus vairuoti šias transporto priemones (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 83 punktas).

38 Beje, Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto ketvirtoje pastraipoje nurodyta situacija, kuri, kaip išimtis, turi būti aiškinama siaurai, skiriasi nuo situacijos, susijusios su ribotu regėjimo abiem akimis horizontaliuoju lauku. Pasak tos nuostatos, smarkiai pablogėjus regėjimui viena akimi, po adaptacijos laikotarpio ir gavus regos ir vairavimo specialistų teigiamą išvadą galima asmenį laikyti ir vėl tinkamu vairuoti. Tačiau smarkus regėjimo viena akimi pablogėjimas nebūtinai reiškia, kad regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas tapo ribotas, nes atitinkamų vairuotojų atvejai yra skirtingi.

39 Dėl Direktyvos 2006/126 tikslų reikia pažymėti, kad, kaip nustatyta jos 8 konstatuojamojoje dalyje, joje minimaliai suderinamos sąlygos, kuriomis išduodamas tos direktyvos 1 straipsnyje nurodytas vairuotojo pažymėjimas, o tuo suderinimu visų pirma siekiama nustatyti abipusiam šio pažymėjimo pripažinimui būtinas išankstines sąlygas, taip pat šios direktyvos tikslo – prisidėti prie kelių eismo saugumo gerinimo (šiuo klausimu žr. 2024 m. sausio 18 d. Sprendimo *Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia“ Pleven*, C-227/22, EU:C:2024:57, 27 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Minėtoje 8 konstatuojamojoje dalyje šiuo klausimu nurodyta, kad dėl kelių eismo saugumo turėtų būti nustatyti minimalūs vairuotojo pažymėjimo išdavimo reikalavimai ir kad reikėtų suderinti vairuotojams privalomus išlaikyti egzaminus ir vairuotojo pažymėjimų išdavimo standartus.

40 Direktyvos 2006/126 III priede įtvirtintos minimalios fizinio ir psichinio tinkamumo vairuoti motorines transporto priemones normos buvo nustatytos, kad būtų laikomasi būtinų kelių eismo saugos reikalavimų pagal SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktą (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 58 punktas).

41 Direktyvos 2006/126 III priede 2 grupės vairuotojams, kaip jie suprantami pagal tą priedą, nustatyti minimalūs regėjimo abiem akimis horizontaliojo lauko reikalavimai skirti kelių eismo saugumui didinti, todėl atitinka Sąjungos bendrojo intereso tikslą (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 51 punktas).

42 Tokiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą būtina, jog asmenys, kuriems išduotas vairuotojo pažymėjimas, būtų adekvačiai fiziškai tam tinkami, pirmiausia kiek tai susiję su jų regėjimu, nes fiziniai trūkumai gali turėti rimtų pasekmių. Iš tiesų

gerai žinoma, kad vairuojant motorinę transporto priemonę regėjimas atlieka esminę funkciją, todėl kuo ši funkcija silpnesnė, tuo labiau reikia atsižvelgti į kelių eismo saugos reikalavimus (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 54 punktas).

43 Tačiau, kaip pažymėjo Komisija, jeigu būtų suteikta tam tikra diskrecija, kad būtų galima konkrečiu atveju pripažinti tinkamu vairuoti asmenį, kuris medicininiu požiūriu neatitinka Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatyto reikalavimo, tačiau kuris, pasak kelių medicinos ekspertų, iš tikrųjų yra tinkamas vairuoti sunkvežimį, skirtingose valstybėse narėse galėtų būti taikomi skirtingi metodai, o tai gali pakenkti tos direktyvos tikslams.

44 Svarbu pridurti, kad gydytojų oftalmologų pateiktos palankios išvados dėl tinkamumo vairuoti taip pat negali būti pagrindas konkrečiu atveju netaikyti Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkte nustatyto reikalavimo, nes remiantis tos direktyvos 9 konstatuojamąja dalimi ir 7 straipsnio 3 dalies a punktu galima vienareikšmiškai teigti, kad suinteresuotasis asmuo privalo pateikti įrodymą, kad atitinka minėto 6.4 punkto antroje pastraipoje nustatytą minimalią normą, o ne kad yra tinkamas vairuoti; oftalmologų išvados ar ekspertizės negali kompensuoti tokio įrodymo nebuvimą.

45 Atsižvelgiant į Direktyvos 2006/126 bendrąją sandarą, jos III priedo 6.4 punkto antros pastraipos negalima aiškinti taip, kad išimtį galima taikyti 2 grupės vairuotojams, kurie medicininiu požiūriu neatitinka toje nuostatoje įtvirtino reikalavimo, tačiau kurie iš tikrųjų yra, pasak kelių medicinos ekspertų, tinkami vairuoti transporto priemonę, nurodytą vienoje iš tai grupei priskiriamų kategorijų.

46 Dėl sprendimo, kurį reikia priimti dėl vairuotojo pažymėjimo atnaujinimo konkrečiu atveju, proporcingumo vertinimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad būtų galima atsižvelgti ne tik į ekspertų konstatavimus dėl pareiškėjo tinkamumo vairuoti, bet ir į tai, kad jau buvo pripažinta, jog anksčiau tas pareiškėjas galėjo visiškai saugiai vairuoti, ir kad prašomas vairuotojo pažymėjimas naudojamas vykdant profesinę veiklą, atkreipdamas dėmesį į Chartijos 15 straipsnį, kuriame nustatyta, kad kiekvienas turi teisę į darbą ir užsiimti laisvai pasirinkta profesija ar veikla.

47 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, viena vertus, eismo saugos reikalavimų ir, kita vertus, kitų teisių ir interesų, įskaitant mobilumo užtikrinimą visiems ir galimybę įgyti profesionalaus vairuotojo profesiją, pusiausvyrą jau nustatė Sąjungos teisės aktų leidėjas, kuris turi plačią diskreciją, kiek tai susiję su tokiais kompleksiniais medicininiais vertinimais, kaip nagrinėjami pagrindinėje byloje, stengdamasis kiek įmanoma sumažinti bet kokį regėjimo nepakankamumą turinčių asmenų teisių pažeidimą (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 52 ir 62 punktus). Taigi jis priėmė Direktyvoje 2006/126 numatytas normas, atsižvelgdamas būtent į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo minėtoje ir 2005 m. gegužės mėn. darbo grupės *Vision*, įkurtos pagal tos direktyvos 9 straipsnį įsteigto Vairuotojo pažymėjimų reikalų komiteto, paskelbtoje ataskaitoje *New standards for the visual functions of drivers* pateiktas išvadas.

48 Reikia konstatuoti, kad Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punkto antroje pastraipoje nustatytas vienareikšmiškas reikalavimas, kad regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas neturi būti mažesnis nei 160 laipsnių, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 33–45 punktais.

49 Šiomis aplinkybėmis neatrodo, kad būtų įmanoma šią nuostatą aiškinti taip, kad konkrečiu atveju leidžiama nukrypti nuo aiškios taisyklės, kuria nustatoma ši minimali riba (2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 71 punktas).

50 Atsižvelgiant į visus išdėstytus motyvus, į pateiktus klausimus reikia atsakyti: Direktyvos 2006/126 III priedo 6.4 punktas, atsižvelgiant į proporcingumo principą ir Chartijos 15 straipsnį, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiama konkrečiu atveju asmenį, kuris medicininiu požiūriu neatitinka jame nustatyto reikalavimo, kad 2 grupės vairuotojų, t. y. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojų, regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turi būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, pripažinti atitinkančiu šį reikalavimą jeigu, pasak kelių medicinos ekspertų, tas asmuo iš tiesų yra tinkamas vairuoti vienai iš tų kategorijų priskiriamą motorinę transporto priemonę.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

51 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų su pakeitimais, padarytais 2009 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos direktyva 2009/113/EB, III priedo 6.4 punktas, atsižvelgiant į proporcingumo principą ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 15 straipsnį,

turi būti aiškinamas taip:

juo draudžiama konkrečiu atveju asmenį, kuris medicininiu požiūriu neatitinka jame nustatyto reikalavimo, kad 2 grupės vairuotojų, t. y. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ir D1E kategorijų transporto priemonių vairuotojų, regėjimo abiem akimis horizontalusis laukas turi būti ne mažesnis kaip 160 laipsnių, pripažinti atitinkančiu šį reikalavimą, jeigu, pasak kelių medicinos ekspertų, tas asmuo iš tiesų yra tinkamas vairuoti vienai iš tų kategorijų priskiriamą motorinę transporto priemonę.

Parašai.