Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2024. gada 21. martā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Transports – Pārvadājumi pa autoceļiem – Direktīva 2006/126/EK – Vadītāja apliecība – Izdošanas vai atjaunošanas nosacījumi – Fiziskās un garīgās piemērotības minimālie standarti – Redze – III pielikuma 6.4. punkts – Samērīguma princips – Persona, kas neatbilst redzes lauka standartam – Medicīnas ekspertu sniegts labvēlīgs slēdziens par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai – Rīcības brīvība individuālā gadījumā, ja nav skaidra izņēmuma

Lietā C-703/22

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Raad van State* (Valsts padome, Nīderlande) iesniegusi ar 2022. gada 16. novembra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2022. gada 16. novembrī, tiesvedībā

WU

pret

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

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs N. Pisarra [*N. Piçarra*], tiesneši N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] (referents) un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– Nīderlandes valdības vārdā – *M. K. Bulterman* un *M. H. S. Gijzen*, pārstāves,

– Eiropas Komisijas vārdā – *A. Nijenhuis*, *P. Messina* un *G. Wilms*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV 2006, L 403, 18. lpp., un labojums – OV 2016, L 169, 18. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2009. gada 25. augusta Direktīvu 2009/113/EK (OV 2009, L 223, 31. lpp.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 2006/126"), III pielikuma 6.4. punktu.

2 Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu iesniegts tiesvedībā starp WU un *directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen* (Centrālais vadītāja apliecību birojs, Nīderlande; turpmāk tekstā – "*CBR*") par tā lēmumiem, ar kuriem noraidīts lūgums atzīt WU fizisko un garīgo piemērotību mehāniskā transportlīdzekļa, it īpaši C un CE kategorijas transportlīdzekļu, vadīšanai, kas izteikts WU vadītāja apliecības atjaunošanas procesā, un ar kuriem WU atteikts izsniegt citu vadītāja apliecību, kas ģeogrāfiski ir ierobežota ar Nīderlandi.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Direktīvas 2006/126 8. un 9. apsvērumā ir teikts:

"(8) Ceļu satiksmes drošības dēļ būtu jāparedz minimālās prasības, lai varētu saņemt vadītāja apliecību. Ir jāsaskaņo standarti braukšanas eksāmeniem un vadītāju apliecību izsniegšanai. Lai to varētu izdarīt, būtu jādefinē attiecīgās zināšanas, braukšanas prasmes un stils; lai varētu vadīt mehāniskus transportlīdzekļus, uz tiem būtu jābalsta braukšanas eksāmens, un no jauna jādefinē minimālie fiziskas un garīgas piemērotības standarti, kam jābūt ievērotiem, lai varētu vadīt šādus transportlīdzekļus.

(9) Cilvēku vai kravu pārvadāšanai izmantojamu transportlīdzekļu vadītājiem būtu jāsniedz pierādījumi, ka viņi, saņemot vadītāja apliecību, kā arī regulāri pēc tam atbilst fiziskas un garīgas piemērotības minimālajiem standartiem, kas ļauj vadīt transportlīdzekļus. Regulāras pārbaudes, ko atkārtoti veic saskaņā ar attiecīgas valsts noteikumiem par minimālo standartu ievērošanu, atvieglos personu brīvu pārvietošanos, palīdzēs izvairīties no konkurences izkropļojumiem un labāk ņems vērā tādu transportlīdzekļu vadītāju atbildību. Dalībvalstis var paredzēt ārsta pārbaudes kā garantiju tam, ka ir ievēroti minimālie fiziskas un garīgas piemērotības standarti, lai vadītu citus transportlīdzekļus. Pārskatāmības dēļ šādām pārbaudēm būtu jāsakrīt ar vadītāju apliecību atjaunošanu, un tādējādi to noteiktu apliecības derīguma termiņš."

4 Šīs direktīvas 1. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Dalībvalstis saskaņā ar šo direktīvu ievieš tādu attiecīgas valsts vadītāja apliecību, kam pamatā ir I pielikumā aprakstītais Kopienas paraugs. Emblēma Kopienas parauga vadītāja apliecības pirmajā pusē satur vadītāja apliecību izdevušās dalībvalsts atšķirības zīmi."

5 Saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktu:

"Dalībvalstu izsniegtas vadītāju apliecības ir savstarpēji atzītas."

6 Šīs pašas direktīvas 4. pants ir formulēts šādi:

"1. Vadītāja apliecība, kas paredzēta 1. pantā, dod tiesības vadīt turpmāk definētu kategoriju pašgājējus transportlīdzekļus. To var izsniegt, kad sasniegts katrai kategorijai norādītais vecuma cenzs. [..]

[..]

4. Mehāniskie transportlīdzekļi:

– "mehāniskais transportlīdzeklis" ir jebkurš pašgājējs transportlīdzeklis, ko parasti izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai pa ceļiem, vai lai vilktu pa ceļu transportlīdzekļus, ko izmanto cilvēku vai kravu pārvadāšanai. Šis termins ietver trolejbusus, t.i., [transportlīdzekļus], kas ir pieslēgti strāvas vadītājam un nepārvietojas pa sliedēm. Tas neietver lauksaimniecības un mežizstrādes traktorus;

[..]

f) C kategorija:

transportlīdzekļi, kas nepieder pie D1 vai D kategorijas, kuru maksimāli atļautā masa ir lielāka par 3500 kg, un kas ir izstrādāti un konstruēti tā, lai pārvadātu ne vairāk kā astoņus pasažierus un vadītāju; transportlīdzekļiem, kas pieder pie šīs kategorijas, var piejūgt piekabi, kuras maksimāli atļautā masa nepārsniedz 750 kg;

g) CE kategorija:

– neskarot noteikumus, kas reglamentē attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, transportlīdzekļu grupa, kurā ir C kategorijas vilcējtransportlīdzeklis un tā piekabes vai puspiekabes maksimālā atļautā masa ir lielāka par 750 kg,

[..]."

7 Direktīvas 2006/126 7. pantā ir izklāstīts:

"1. Vadītāju apliecības izsniedz tikai šādiem pretendentiem:

a) kas ir izturējuši braukšanas prasmes un stila pārbaudi un teorētisku zināšanu pārbaudi un atbilst medicīniskiem standartiem saskaņā ar II un III pielikumu;

[..]

3. Beidzoties vadītāju apliecību administratīvā derīguma termiņam, to atjaunošanai nepieciešami:

a) C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E kategorijas vadītāju apliecībām –apliecinājums, ka joprojām pastāv atbilstība III pielikumā izklāstītajiem minimālajiem fiziskas un garīgas piemērotības standartiem; un

[..].”

8 Šīs direktīvas III pielikumā “Minimālie fiziskas un garīgas piemērotības standarti, lai vadītu mehānisku transportlīdzekli” ir noteikts:

“Definīcijas

1. Šajā pielikumā transportlīdzekļu vadītājus iedala divās grupās:

1.1. 1. grupa:

A, A1, A2, AM, B, B1 un BE kategorijas transportlīdzekļu vadītāji;

1.2. 2. grupa:

C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļu vadītāji;

[..]

Veselības pārbaudes

[..]

4. 2. grupa:

pirms pretendentiem pirmoreiz izsniedz transportlīdzekļa vadītāja apliecību, viņi iziet veselības pārbaudi, un turpmāk vadītājiem, atbilstīgi vietējai valsts sistēmai tajā dalībvalstī, kur viņi pastāvīgi uzturas, jāiziet veselības pārbaude ik reizi, kad tiek atjaunota viņu vadītāja apliecība.

5. Dalībvalstu noteiktie standarti par transportlīdzekļa vadītāja apliecību izdošanu un turpmāku atjaunošanu var būt stingrāki, nekā tas paredzēts šajā pielikumā.

Redze

6. Visi pretendenti uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību iziet attiecīgu pārbaudi, lai pārbaudītu, vai viņiem ir mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai atbilstīgs redzes asums. Ja ir iemesls šaubām, vai pretendenta redze ir atbilstīga, viņš ir jāpārbauda kompetentai medicīnas iestādei. Šajā pārbaudē īpaši jāpievērš vērība: redzes asumam, redzes laukam, redzei krēslā, jutīgumam pret apžilbinošu gaismu un kontrastjutībai, diplopijai un citām redzes funkcijām, kas varētu apdraudēt transportlīdzekļa drošu vadīšanu.

Pirmās grupas transportlīdzekļa vadītājiem, kuru redzes lauks vai redzes asums neatbilst noteiktajam standartam, var piešķirt braukšanas atļauju “izņēmuma gadījumos”. Šādos gadījumos transportlīdzekļa vadītājam jāiziet medicīniskā pārbaude kompetentā medicīnas iestādē, lai pierādītu, ka viņam nav citu redzes funkciju traucējumu, tostarp jutīguma pret apžilbinošu gaismu un kontrastjutības, vājas redzes krēslā. Transportlīdzekļa vadītājam vai pretendentam uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību arī jāiziet pozitīvs praktisks tests, ko veic kompetentā iestāde.

[..]

2. grupa:

6.4. Pretendentiem uz transportlīdzekļa vadītāja apliecību vai uz tās atjaunošanu redzes asumam labāk redzošajai acij jābūt vismaz 0,8 un sliktāk redzošajai acij vismaz 0,1 – ar koriģējošām lēcām, ja tas nepieciešams. Ja lielumu 0,8 un 0,1 sasniegšanai tiek lietotas koriģējošās lēcas, minimālais redzes asums (0,8 un 0,1) ir jāpanāk, to koriģējot vai nu ar brillēm, kuru stiprums nepārsniedz plus astoņas dioptrijas, vai ar kontaktlēcām. Korekcijai jābūt viegli panesamai.

Turklāt abu acu horizontālajam redzes laukam jābūt vismaz 160 grādi, bet tā plašumam vismaz 70 grādi laterāli un 30 grādi mediāli. Nedrīkst būt redzes traucējumi 30 centrālo grādu rādiusā.

Transportlīdzekļa vadītāja apliecības neizdod un neatjauno pretendentiem vai vadītājiem, kuriem konstatēti kontrastjutības traucējumi vai diplopija.

Ja ir būtisks vienas acs redzes zudums, jāparedz pietiekams pielāgošanās laikposms (piemēram, seši mēneši), kad vadīt transportlīdzekli nav atļauts. Pēc minētā laikposma beigām saņemt atļauju vadīt transportlīdzekli var tikai pēc redzes un satiksmes speciālistu labvēlīga atzinuma saņemšanas.

[..]”

Nīderlandes tiesības

9 *Wegenverkeerswet 1994* (1994. gada Ceļu satiksmes likums) 111. panta 1. punktā ir noteikts:

“Vadītāja apliecību, pamatojoties uz pieteikumu un samaksājot šim nolūkam noteikto maksu, var izsniegt tikai personai:

a) kura ir sasniegusi minimālo vecumu, kas ir noteikts ar vispārējo administratīvo pasākumu, lai vadītu tās kategorijas mehānisko transportlīdzekli, uz kuru attiecas lūgums izsniegt vadītāja apliecību, un

b) kurai atbilstoši eksāmenam, ko organizē iestādes vai kas tiek organizētas iestāžu vārdā atbilstoši vispārējiem administratīviem noteikumiem, vai saskaņā ar vadītāja apliecību, kas viņam izsniegta agrāk, vai vadītāja apliecību, kuru šim nolūkam kompetentā iestāde viņam ir izsniegusi ārpus Nīderlandes un kura atbilst vispārējā administratīvā pasākumā paredzētajiem nosacījumiem, ir pietiekama spēja un piemērotība transportlīdzekļa vadīšanai, vai arī, ja pieteikums attiecas uz mopēdu vadīšanas apliecības izsniegšanu, tai ir pietiekams vadīšanas spēju līmenis.”

10 *Reglement rijbewijzen* (Karaļa dekrēts par vadītāju apliecībām) 97. panta 1. punktā ir noteikts, ka pēc pieprasījuma un pēc šim nolūkam noteiktās maksas samaksāšanas *CBR* transportlīdzekļu vadīšanas apliecību reģistrā reģistrē paziņojumus par piemērotību ikvienai personai, kas atbilst ministrijas rīkojumā par fizisko un garīgo piemērotību mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai noteiktajām prasībām. *CBR* paziņo par šo reģistrāciju pieteikuma iesniedzējam.

11 *Regeling eisen geschiktheid 2000* (ministrijas 2000. gada rīkojums par piemērotības prasībām; turpmāk tekstā – "ministrijas 2000. gada rīkojums") 1. panta 1. punkts ir šāds:

"Šajā rīkojumā:

a) 1. grupa: A1, A2, A, B, B+E un T kategorijas vadītāju apliecības;

b) 2. grupa: C, C1, CE, C1E, D, D1, DE un D1E kategorijas vadītāju apliecības."

12 Šī rīkojuma 2. pantā ir noteikts:

"Prasības attiecībā uz fizisko un garīgo piemērotību mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai nosaka saskaņā ar šī rīkojuma pielikumu."

13 Ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikumā ir noteikts:

"[..]

3. nodaļa Redzes traucējumi

[..]

3.3. Redzes lauki

a. 1. grupa: horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 120° un tam ir jābūt vismaz 50° uz kreiso un labo pusi. Vertikālajam redzes laukam jābūt vismaz 20° uz augšu un uz leju. Nedrīkst būt redzes lauka traucējumu 20° centrālo grādu rādiusā.

Izņēmuma gadījumos personas, kas neatbilst prasībām par redzes lauku, kā tas ir skotomu, kvadranopsijas vai homonīmās hemianopsijas gadījumā, var tikt atzītas par piemērotām 1. grupas vadītāja apliecības piešķiršanai. Tā priekšnoteikumi ir jebkādu citu redzes traucējumu neesamība, labvēlīgs oftalmologa slēdziens un braukšanas pārbaudījuma nokārtošana (skat. 3.5. punktu).

Šis izņēmums neattiecas uz personām, kuru horizontālais redzes lauks ir mazāks par 90°.

b. 2. grupa: abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160° un tam jābūt vismaz 70° uz kreiso un uz labo pusi. Vertikālajam redzes laukam jābūt vismaz 30° uz augšu un leju. Nedrīkst būt redzes lauka traucējumu 30° centrālo grādu rādiusā.

3.4. Redzes zudums vienā acī

a. 1. grupa: nepiemērotība pēkšņa redzes zuduma vienā acī gadījumā, tātad arī traucējošas diplopijas gadījumā, kurai ir nepieciešama vienas acs aizklāšana. Šīs personas var atkārtoti atzīt par piemērotām 1. grupas vadītāja apliecības izsniegšanai pēc vismaz 3 mēnešus ilga adaptācijas perioda un, pamatojoties uz labvēlīgu oftalmologa slēdzienu.

b. 2. grupa: izņēmuma gadījumos pēc vismaz 3 mēnešu adaptācijas perioda un, pamatojoties uz labvēlīgu oftalmologa slēdzienu, profesionālu autovadītāju, kam jau ir viena vai vairākas 2. grupas kategoriju vadītāja apliecības, var atkārtoti atzīt par piemērotu C/CE vai D/DE kategorijas vadītāja apliecības izsniegšanai, kas ir ģeogrāfiski ierobežota un maksimāli var tikt paplašināta līdz Nīderlandes teritorijai.

Nosacījumi, kuri jāizpilda šajā nolūkā, ir labvēlīgs oftalmologa slēdziens, darba devēja paziņojums, kas sagatavots atbilstoši *CBR* izstrādātajam paraugam, un braukšanas pārbaudījuma nokārtošana. (skat. 3.5. punktu).”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

14 1988. gadā dzimušais WU viena gada vecumā cieta ceļu satiksmes negadījumā, kurā viņš guva galvas pamatnes lūzumu, tālab viņa horizontālais redzes lauks kļuva ierobežots. Šo stāvokli sauc par “hemianopsiju”.

15 2007. gada 11. jūlijā viņš saņēma Direktīvas 2006/126 4. panta 4. punkta f) un g) apakšpunktā minēto C un CE kategoriju transportlīdzekļu vadītāja apliecību.

16 Pēc Direktīvas 2009/113 pieņemšanas Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā noteiktais minimālais standarts stājās spēkā 2009. gada 15. septembrī. Šajā normā paredzēts, ka C un CE kategorijas transportlīdzekļu vadītājiem abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°.

17 No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka attaisnojošu dokumentu neesamības dēļ iesniedzējtiesa nevarēja noteikt, vai datumā, kad WU ieguva vadītāja apliecību, *CBR* jau zināja par viņa redzes patoloģiju, nedz arī par to, kāda bija *CBR* nostāja attiecībā uz šo stāvokli.

18 Pēc tam WU vairāk nekā desmit gadus strādāja par profesionālu šoferi. Šajā laikposmā viņš bez problēmām un bez satiksmes negadījumiem vadīja kravas automašīnas Nīderlandē, kā arī ārvalstīs, veicot kopumā vairāk nekā miljonu kilometru.

19 Saistībā ar WU 2016. gadā iesniegto pieteikumu par viņa vadītāja apliecības atjaunošanu *CBR* ar 2017. gada 14. februāra lēmumu noraidīja pirmo pieteikumu par fiziskās un garīgās piemērotības atzīšanu mehāniskā transportlīdzekļa vadīšanai. Neraugoties uz 2017. gada 11. janvāra labvēlīgo oftalmologa slēdzienu, kā arī cita ārsta 2016. gada 25. augustā sagatavotu medicīnisko atzinumu, kurš arī bija atzinis WU par piemērotu vadīt transportlīdzekli, *CBR* uzskatīja, ka viņš neatbilst minimālajam standartam, saskaņā ar kuru abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°, kā paredzēts ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.3. punkta b) apakšpunktā.

20 WU par šo lēmumu iesniedza administratīvu pārsūdzību. Ar 2017. gada 13. jūlija lēmumu atbildētājs šo sūdzību noraidīja kā nepamatotu.

21 WU iesniedza apelācijas sūdzību par spriedumu, ar kuru pirmās instances tiesa bija atzinusi par nepamatotu arī viņa prasību. Savā apelācijas sūdzībā viņš apgalvoja, ka ne Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts, ne ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.3. punkta b) apakšpunkts nav stingrs minimālais standarts. Viņš uzskata, ka tādējādi bija iespējams viņam izsniegt atzinumu par fizisku un garīgu piemērotību mehāniskā transportlīdzekļa vadīšanai, pat ja viņa redzes lauks ir šaurāks nekā šajās tiesību normās paredzētais.

22 Ar 2019. gada 27. februāra spriedumu *Raad van State* (Valsts padome, Nīderlande) šo apelācijas sūdzību atzina par nepamatotu un apstiprināja pirmās instances tiesas spriedumu. Tā uzskatīja, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts ir minimālais standarts attiecībā uz prasīto redzes lauku, no kura nevar izdarīt nekādus izņēmumus. Ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.3. punkta b) apakšpunktā esot pareizi transponēts minētais 6.4. punkts. Tādējādi esot pierādīts, ka WU abu acu horizontālais redzes lauks ir mazāks par 160 un ka šī iemesla dēļ viņš neatbilstot redzes lauka standartam, *CBR* esot pamatoti noraidījis pieteikumu izsniegt prasīto piemērotības atzinumu – lai gan divi ārsti bija snieguši labvēlīgus slēdzienus šim pieteikumam. Tādēļ *CBR* neesot tiesīgs ņemt vērā WU individuālās intereses un noteikt izņēmumu par labu viņam.

23 WU 2018. gada 27. augustā iesniedza otru pieteikumu par fiziskās un garīgās piemērotības atzīšanu mehāniskā transportlīdzekļa vadīšanai, lai saņemtu C un CE kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vadītāja apliecību Nīderlandes teritorijā. Saistībā ar šo otro pieteikumu *CBR* uzskatīja par nepieciešamu no jauna veikt WU redzes pārbaudi, kas tomēr ir jāveic citam oftalmologam, nevis tam, kurš bija sniedzis savu viedokli pirmā pieteikuma ietvaros. 2018. gada 11. oktobra slēdzienā otrais oftalmologs konstatēja, pirmkārt, ka WU horizontālais redzes lauks bija mazāks par 160°, otrkārt, ka kopš nelaimes gadījuma 1989. gadā viņa redzes lauka zudums bija stabils un, treškārt, ka ar šādu redzes lauku WU jau divreiz bija saņēmis labvēlīgu slēdzienu mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai. Līdz ar to minētais oftalmologs viņu atzina par piemērotu C un CE kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai.

24 Ar 2019. gada 13. marta lēmumu *CBR* tomēr atkārtoti atteica izsniegt WU prasīto atbilstības paziņojumu, jo viņš neatbilda minimālajam abu acu horizontālā redzes lauka standartam, kas nedrīkst būt mazāks par 160°.

25 WU par šo lēmumu iesniedza administratīvu pārsūdzību. Ar 2019. gada 16. jūlija lēmumu *CBR* šo sūdzību noraidīja kā nepamatotu. *CBR* uzskata, ka otrā oftalmologa slēdziens parāda redzes lauka sašaurinājumu abās acīs kreisajā pusē. Horizontālais redzes lauks esot mazāks par 160°. Tādēļ WU neatbilstot ne ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.3. punkta b) apakšpunktā paredzētajai prasībai, ne šī pielikuma 3.4. punkta b) apakšpunkta prasībām, kurā esot paredzēta iespēja tomēr atzīt par piemērotu mehāniskā transportlīdzekļa vadīšanai profesionālu autovadītāju, – kuram jau ir viena vai vairākas 2. grupas kategoriju vadītāja apliecības un kurš pēkšņi zaudē redzi – lai pēc vismaz trīs mēnešus ilga adaptācijas perioda, pamatojoties uz labvēlīgu oftalmologa slēdzienu, iegūtu 2. grupas kategorijas vadītāja apliecību, kas ģeogrāfiski ir ierobežota ar Nīderlandi. *CBR* uzskata, ka WU nav neredzīgs ar vienu aci, bet ka viņam ir hemianopsija, un tas nozīmē, ka WU ir daļēji neredzīgs pusē redzes lauka kreisajā un labajā pusē. Viņa hemianopsija esot homonīma, proti, redzes lauka zudums abām acīm esot vienā un tajā pašā pusē (kreisajā).

26 Ar 2021. gada 21. maija spriedumu pirmās instances tiesa WU prasību par pēdējo minēto lēmumu atzina par nepamatotu. Tā uzskatīja, ka *CBR* ir pamatoti atzinis, ka ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.4. punkta b) apakšpunkts nav piemērojams WU gadījumā, jo viņš nav neredzīgs ar vienu aci, bet gan viņam ir homonīmā hemianopsija. Šī tiesa nav izcēlusi nevienu iemeslu, kādēļ šo lēmumu varētu atzīt par prettiesisku WU norādītajos apstākļos – ka viņam ir redzes traucējumi kopš viena gada vecuma, pilnīga redzes lauka neesamība tiek kompensēta un viņam ir asa redze –, neraugoties uz 2018. gada 11. oktobra labvēlīgo oftalmologa slēdzienu. Minētā tiesa uzskata, ka ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.4. punkta b) apakšpunkta imperatīvais raksturs neļauj ņemt vērā WU individuālās intereses.

27 WU par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Raad van State* (Valsts padome). Viņš it īpaši norāda, ka trīs dažādu ārstu sniegtajos slēdzienos viņš ir atzīts par piemērotu kravas automašīnas vadīšanai. Protams, viņam esot ierobežots redzes lauks, bet šis ierobežojums esot pastāvējis jau kopš agras bērnības, un tas pilnībā tiekot kompensēts ar veidu, kādā viņš vēro satiksmi un kā viņš pagriež galvu. WU šīs nostājas atbalstam iesniedz neiropsihologa atzinumu, kurā norādīts, ka veids, kādā WU vēro satiksmi, ir tik labi attīstīts, ka no redzes aspekta viņš funkcionē normāli. WU uzskata: apstāklis, ka personai, kurai ir redzes traucējumi, bet ir pietiekama redze, ir atļauts vadīt C un CE kategorijas mehānisko transportlīdzekli, neesot pretrunā fiziskās un garīgās piemērotības atzīšanas mehānisko transportlīdzekļu vadīšanai sistēmas mērķim. Šādas personas situācija pamato izņēmumu no ministrijas 2000. gada rīkojuma pielikuma 3.3. punkta b) apakšpunktā paredzētās prasības tādā pašā veidā kā attiecībā uz redzes zudumu viena acī, kā paredzēts šī pielikuma 3.4. punkta b) apakšpunktā.

28 Iesniedzējtiesa norāda, ka no medicīniskā viedokļa WU, protams, neatbilst minimālajam standartam, saskaņā ar kuru Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētajam horizontālajam redzes laukam abās acīs jābūt vismaz 160°. Taču tā uzskata, ka nav arī pierādīts, ka viņš nav piemērots C un CE kategorijas transportlīdzekļu vadīšanai. Rodas jautājums, vai WU nebūtu jāuzskata par piemērotu šādu transportlīdzekļu vadīšanai, interpretējot Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktu tādējādi, ka tajā noteiktajam minimālajam standartam atbilst persona, kas kompensē horizontālā redzes lauka ierobežojumus. Iesniedzējtiesa arī jautā, vai pastāv iespēja piemērot samērīguma principu, pieņemot lēmumu par vadītāja apliecības atjaunošanu, pat ja Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētā prasība neparedz nekādus izņēmumus. Šī tiesa norāda, ka papildus medicīnas ekspertu konstatējumiem par personas, kas lūdz tai ļaut vadīt mehāniskos transportlīdzekļus, fizisko un garīgo piemērotību, izvērtējot pieņemamā lēmuma samērīgumu, varētu tikt ņemts vērā fakts, ka iepriekš ir izrādījies, ka šis pretendents agrāk ir bijis spējīgs droši vadīt transportlīdzekli un ka pieprasītā vadītāja apliecība tiek izmantota, darbojoties profesijā. Šajā ziņā būtu jāpievērš uzmanība Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 15. pantam, kurā paredzēts, ka ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā.

29 Šādos apstākļos *Raad van State* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Direktīvas [2006/126] III pielikuma 6.4. punkts, it īpaši standarts par abu acu vismaz 160° horizontālo redzes lauku, ņemot vērā samērīguma principu, jāinterpretē tādējādi, ka šim standartam var būt atbilstīga arī persona, kura no medicīniskā viedokļa neatbilst šim standartam, bet kura saskaņā ar dažādu medicīnas ekspertu atzinumiem tomēr faktiski ir spējīga vadīt kravas automašīnu?

2) Ja atbilde uz šo jautājumu ir noliedzoša, vai tad saskaņā ar Direktīvu [2006/126] atsevišķos gadījumos ir iespējams veikt samērīguma pārbaudi, lai gan Direktīvas par vadītāju apliecībām III pielikuma 6.4. punktā nav paredzēta iespēja šādos gadījumos piemērot izņēmumus?

3) Ja tas tā ir, kādiem apstākļiem var būt nozīme, izvērtējot jautājumu, vai atsevišķos gadījumos var atkāpties no redzes lauka standarta Direktīvas [2006/126] III pielikuma 6.4. punkta izpratnē?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

30 Ar šiem jautājumiem, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts, lasot to samērīguma principa un Hartas 15. panta gaismā, jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj, ka konkrētā gadījumā persona, kura no medicīniskā viedokļa neatbilst tajā paredzētajai prasībai par to, ka attiecībā uz 2. grupas transportlīdzekļu, proti, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategoriju transportlīdzekļu, vadītājiem abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°, var tikt uzskatīta par tādu, kas atbilst šai prasībai, jo vairāku medicīnas ekspertu ieskatā šī persona faktiski ir piemērota, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli, kas ietilpst kādā no šīm kategorijām.

31 Šajā ziņā jāatgādina, ka ar Direktīvu 2006/126 – kā izriet no tās 8. apsvēruma – ir veikta minimālo prasību saskaņošana tās 1. pantā paredzētās vadītāja apliecības izsniegšanai. Šie nosacījumi it īpaši ir definēti šīs direktīvas 4. un 7. pantā un tostarp attiecas uz prasīto minimālo vecumu, prasmēm vadīt mehānisko transportlīdzekli, pārbaudījumiem, kas jānokārto pretendentam, un viņa dzīvesvietu izdevējas dalībvalsts teritorijā. Turklāt atbilstoši minētās direktīvas 2. panta 1. punktam dalībvalstu izsniegtas vadītāju apliecības ir savstarpēji atzītas.

32 Saskaņā ar Direktīvas 2006/126 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu vadītāja apliecība tiek izsniegta tikai pretendentiem, kas ir izturējuši braukšanas prasmes un stila pārbaudi, kā arī teorētisku zināšanu pārbaudi un atbilst ar fizisko un garīgo piemērotību saistītiem medicīniskiem standartiem atbilstoši direktīvas II un III pielikumam. Turklāt minētās direktīvas 7. panta 3. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka vadītāja apliecības atjaunošana ir atkarīga no tā, vai C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļu vadītāju apliecību turētāji atbilst minētajiem minimālajiem fiziskās un garīgās piemērotības standartiem. Tādējādi šīs tiesību normas ir formulētas imperatīvi.

33 Jākonstatē, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta otrā daļa, kurā franču valodas redakcijā ir paredzēts, ka abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°, arī ir formulēts imperatīvi. Lai gan, kā norādījusi Eiropas Komisija, šīs direktīvas dažās valodu versijās, piemēram, vācu (*sollte*), angļu (*should*) un somu (*olisi oltava*) valodu versijās, ir lietots darbības vārds, kas ir mazāk obligāta rakstura nekā tās franču valodas versijā, citās valodās, piemēram, spāņu (*deberá*), itāļu (*deve*), holandiešu (*dient*) un portugāļu (*deve*) valodu versijās, tomēr ir izmantots saistoša rakstura darbības vārds.

34 Taču saskaņā ar pastāvīgo judikatūru dažās no Savienības tiesību normas valodu versijām lietotais formulējums nevar būt vienīgais šīs normas interpretācijas pamats vai tam šajā ziņā nav piešķirama prioritāra nozīme salīdzinājumā ar citu valodu versijām. Nepieciešamība vienveidīgi piemērot un līdz ar to interpretēt Savienības tiesību aktu nepieļauj, ka izolēti tiek ņemta vērā tikai viena no tā redakcijām, bet gan prasa, lai attiecīgā tiesību norma tiktu interpretēta saistībā ar tā tiesiskā regulējuma vispārējo sistēmu un mērķi, kurā šī norma ietilpst, it īpaši ņemot vērā tekstus visās valodās (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1969. gada 12. novembris, *Stauder*, 29/69, EU:C:1969:57, 2. un 3. punkts; 2022. gada 30. jūnijs, *Allianz Elementar Versicherung*, C-652/20, EU:C:2022:514, 36. punkts, kā arī 2024. gada 18. janvāris, *Regionalna direktsia "Avtomobilna administratsia" Pleven*, C-227/22, EU:C:2024:57, 43. punkts).

35 Attiecībā uz Direktīvas 2006/126 vispārējo sistēmu jānorāda, ka tās III pielikuma 6.4. punktā nav minēts neviens izņēmums no šī pielikuma 1.2. punktā definētās prasības par 2. grupas vadītāju horizontālo redzes lauku abām acīm, kas nedrīkst būt mazāks par 160°, lai gan minētā pielikuma 6. punkta otrajā daļā ir paredzēts izņēmums 1. grupas vadītājiem, kuri neatbilst standartiem par redzes asumu un redzes lauku.

36 Tā kā līdzīga izņēmuma 2. grupas vadītājiem nav, viņiem, iesniedzot pieteikumu jaunas vadītāja apliecības saņemšanai vai esošās vadītāja apliecības atjaunošanai, vienmēr jāatbilst prasībām par redzes asumu un redzes lauku.

37 Šajā ziņā Tiesa ir konstatējusi, ka Savienības likumdevējs vērsa uzmanību uz to, lai izveidotu divas transportlīdzekļu vadītāju kategorijas, ņemot vērā transportlīdzekļa izmērus, pārvadājamo pasažieru skaitu un no tā izrietošo atbildību, tātad, transportlīdzekļa vadīšanu. Attiecīgo transportlīdzekļu raksturojumi, tādi kā izmērs, svars vai manevrēšanas spēja, attaisno atšķirīgu šādu transportlīdzekļu vadīšanai nepieciešamas vadītāja apliecības izsniegšanas nosacījumu esamību (spriedums, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 83. punkts).

38 Turklāt Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta ceturtajā daļā paredzētā situācija – kas kā izņēmums ir jāinterpretē šauri – atšķiras no situācijas, kad ir ierobežots abu acu horizontālais redzes lauks. Saskaņā ar šo tiesību normu pēc būtiska redzes zuduma vienā acī, pēc adaptācijas perioda un pamatojoties uz redzes un transportlīdzekļa vadīšanas speciālistu labvēlīgu atzinumu, ir iespējams uzskatīt, ka persona ir atkal piemērota transportlīdzekļa vadīšanai. Tomēr būtisks redzes zudums vienā acī ne vienmēr nozīmē abu acu horizontālā redzes lauka ierobežojumu, tāpēc attiecīgo autovadītāju situācijas nav salīdzināmas.

39 Attiecībā uz Direktīvas 2006/126 mērķi, kā izriet no tās 8. apsvēruma, jānorāda, ka šī direktīva paredz minimāli saskaņot nosacījumus, atbilstoši kuriem tiek izsniegta tās 1. pantā paredzētā vadītāja apliecība, un šādas saskaņošanas mērķis ir jo īpaši izvirzīt priekšnosacījumus šīs apliecības savstarpējai atzīšanai, kā arī sasniegt šīs direktīvas mērķi veicināt ceļu satiksmes drošības uzlabošanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2024. gada 18. janvāris, *Regionalna direktsia* "*Avtomobilna administratsia*" *Pleven*, C-227/22, EU:C:2024:57, 27. punkts un tajā minētā judikatūra). Šajā ziņā 8. apsvērumā ir norādīts, ka ceļu satiksmes drošības dēļ jānosaka minimālās prasības vadītāja apliecību izdošanai un jāsaskaņo standarti eksāmeniem, kas jākārto vadītājiem, un vadītāja apliecību izsniegšanai.

40 Fiziskās un garīgās piemērotības minimālās prasības, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli, kuras paredzētas Direktīvas 2006/126 III pielikumā, ir tikušas noteiktas, lai ievērotu ceļu satiksmes drošības principus atbilstoši LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktam (spriedums, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 58. punkts).

41 Definējot minimālo slieksni abu acu horizontālajam redzes laukam attiecībā uz 2. grupas vadītājiem III pielikumā izpratnē, Direktīvas 2006/126 mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un tādējādi tā atbilst Savienības vispārējo interešu mērķim (šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 51. punkts).

42 Šajā kontekstā jāatgādina, ka, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību, ir ļoti būtiski, lai personām, kurām ir izsniegta vadītāja apliecība, būtu adekvātas fiziskās spējas it īpaši saistībā ar viņu redzi, jo fiziskām nepilnībām varētu būt nopietnas sekas. Ir labi zināms, ka mehānisko transportlīdzekļu

vadīšanā redzei ir būtiska loma, un tātad – jo vairāk šī funkcija ir ierobežota, jo vairāk šķiet nepieciešams ņemt vērā prasības attiecībā uz ceļu satiksmes drošību (spriedums, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 54. punkts).

43 Kā uzsvērusi Komisija, zināmas rīcības brīvības atzīšana, lai konkrētā gadījumā par transportlīdzekļa vadīšanai piemērotu atzītu personu, kura no medicīniskā viedokļa neatbilst Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētajai prasībai, bet kura, kā uzskata vairāki medicīnas eksperti, faktiski spēj vadīt kravas automašīnu, dažādās dalībvalstīs varētu radīt atšķirīgas pieejas, kas varētu apdraudēt šīs direktīvas mērķus.

44 Jāpiebilst: tas, ka oftalmologi ir snieguši labvēlīgus slēdzienus par piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai, nevar arī pamatot Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punktā paredzētās prasības nepiemērošanu konkrētā gadījumā, jo no šīs direktīvas 9. apsvēruma un 7. panta 3. punkta a) apakšpunkta nepārprotami izriet, ka tas ir pierādījums par minimālā standarta, kas minēts 6.4. punkta otrajā daļā, ievērošanu, nevis pierādījums par minēto piemērotību, kurš ieinteresētajai personai jāsniedz, un ka oftalmologu atzinumi vai slēdzieni nevar kompensēt šāda pierādījuma neesamību.

45 Tātad, ņemot vērā Direktīvas 2006/126 vispārējo sistēmu un mērķi, tās III pielikuma 6.4. punkta otrā daļa nevar tikt interpretēta tādējādi, ka izņēmumu var piešķirt 2. grupas transportlīdzekļu vadītājiem, kuri no medicīniskā viedokļa neatbilst šajā tiesību normā noteiktajai prasībai, bet kuri vairāku medicīnas ekspertu ieskatā faktiski spēj vadīt transportlīdzekli, kas ietilpst kādā no šajā grupā minētajām kategorijām.

46 Attiecībā uz lēmuma, kas jāpieņem par vadītāja apliecības atjaunošanu konkrētajā gadījumā, samērīguma vērtējumu iesniedzējtiesa uzsver, ka papildus ekspertu konstatējumiem par pretendenta piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai esot iespējams ņemt vērā faktu, ka iepriekš šis pieteikuma iesniedzējs ir spējis droši vadīt transportlīdzekli un ka šī vadītāja apliecība ir tikusi izmantota, strādājot profesijā, ņemot vērā Hartas 15. pantu, kurā paredzēts, ka ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā.

47 Šajā ziņā ceļu satiksmes drošības prasību, no vienas puses, un citu tiesību un interešu, tostarp mobilitātes visiem un piekļuvi profesionālā autovadītāja profesijai, no otras puses, līdzsvarošanu jau ir veicis Savienības likumdevējs, kuram ir plaša rīcības brīvība attiecībā uz tādiem sarežģītiem medicīniska rakstura vērtējumiem kā pamatlietā aplūkotie, cenšoties cik vien iespējams ierobežot jebkādu to personu tiesību aizskārumu, kuras cieš no redzes traucējumiem (šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 52. un 62. punkts). Tādējādi tas ir pieņēmis Direktīvā 2006/126 paredzētos standartus, it īpaši ņemot vērā secinājumus ziņojumā *New standards for the visual functions of drivers*, uz kuru atsaucas iesniedzējtiesa un kuru 2005. gada maijā publicēja darba grupa "Redze", ko sasauca vadītāja apliecību komiteja, kura izveidota saskaņā ar šīs direktīvas 9. pantu.

48 Jākonstatē, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkta otrajā daļā, kā izriet no šī sprieduma 33.–45. punkta, ir ietverta nepārprotama prasība, ka abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°.

49 Šādos apstākļos nešķiet iespējams šo tiesību normu interpretēt tādā veidā, kas konkrētajā gadījumā ļautu atkāpties no skaidrā noteikuma, kurā ir paredzēta šī minimālā vērtība (šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 71. punkts).

50 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos iemeslus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Direktīvas 2006/126 III pielikuma 6.4. punkts, lasot to samērīguma principa un Hartas 15. panta gaismā, jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj, ka konkrētā gadījumā personu, kura no medicīniskā viedokļa neatbilst tajā paredzētajai prasībai par to, ka attiecībā uz 2. grupas transportlīdzekļu, proti, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategoriju transportlīdzekļu, vadītājiem abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°, var uzskatīt par šai prasībai atbilstošu, jo vairāku medicīnas ekspertu ieskatā šī persona faktiski ir piemērota, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli, kas ietilpst kādā no šīm kategorijām.

Par tiesāšanās izdevumiem

51 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2009. gada 25. augusta Direktīvu 2009/113/EK, III pielikuma 6.4. punkts, skatot to samērīguma principa un Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 15. panta gaismā,

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tas nepieļauj, ka konkrētā gadījumā personu, kura no medicīniskā viedokļa neatbilst tajā paredzētajai prasībai par to, ka attiecībā uz 2. grupas transportlīdzekļu, proti, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 un D1E kategoriju transportlīdzekļu, vadītājiem abu acu horizontālais redzes lauks nedrīkst būt mazāks par 160°, var uzskatīt par šai prasībai atbilstošu, jo vairāku medicīnas ekspertu ieskatā šī persona faktiski ir piemērota, lai vadītu mehānisko transportlīdzekli, kas ietilpst kādā no šīm kategorijām.

[Paraksti]