HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

21 martie 2024*

„Trimitere preliminară – Transporturi – Transporturi rutiere – Directiva 2006/126/CE – Permise de conducere – Condiții de eliberare sau de reînnoire – Norme minime privind aptitudinile fizice și mentale – Vedere – Anexa III punctul 6.4 – Principiul proporționalității – Persoană care nu respectă standardul de câmp vizual – Aviz favorabil pentru aptitudinea de a conduce eliberat de experți medicali – Marjă de apreciere într-un caz individual în lipsa unei excepții exprese”

În cauza C-703/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos), prin decizia din 16 noiembrie 2022, primită de Curte la 16 noiembrie 2022, în procedura

WU

împotriva

Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR),

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul N. Piçarra, președinte de cameră, și domnii N. Jääskinen (raportor) și M. Gavalec, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru guvernul neerlandez, de M. K. Bulterman și M. H. S. Gijzen, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de A. Nijenhuis, P. Messina și G. Wilms, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

* Limba de procedură: neerlandeza.

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea punctului 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO 2006, L 403, p. 18, rectificare în JO 2009, L 19, p. 67, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009 (JO 2009, L 223, p. 31) (denumită în continuare „Directiva 2006/126”).

2 Această cerere de decizie preliminară a fost formulată în cadrul unui litigiu între WU, pe de o parte, și directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (Biroul Central pentru Permisele de conducere, Țările de Jos), pe de altă parte, în legătură cu deciziile acestuia de respingere a unei cereri de declarare a aptitudinilor fizice și mentale ale lui WU pentru conducerea unui autovehicul, în special vehicule din categoriile C și CE, efectuată cu ocazia reînnoirii permisului de conducere al lui WU și prin care i s-a refuzat acestuia din urmă eliberarea unui alt permis de conducere, limitat din punct de vedere geografic la Țările de Jos.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentele (8) și (9) ale Directivei 2006/126 enunță:

„(8) Din motive de siguranță rutieră, ar trebui stabilite cerințe minime pentru eliberarea unui permis de conducere. Trebuie să se armonizeze normele privind examenele de conducere și de eliberare a permisului. În acest scop ar trebui definite cunoștințele, aptitudinile și comportamentele legate de conducerea autovehiculelor, examenul de conducere ar trebui să se bazeze pe aceste concepte, iar normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea acestor vehicule ar trebui redefinite.

(9) În momentul eliberării permisului de conducere și, ulterior, în mod periodic, conducătorii vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor ar trebui să prezinte dovada îndeplinirii normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale de conducere. Aceste controale, efectuate cu regularitate și în conformitate cu normele naționale privind respectarea normelor minime, vor contribui la libera circulație a persoanelor, vor permite evitarea denaturării concurenței și vor lua mai bine în considerare responsabilitatea specifică a conducătorilor unor astfel de vehicule. Statele membre ar trebui să poată impune examene medicale ca o garanție a respectării normelor minime de aptitudini fizice și mentale pentru conducerea altor autovehicule. Din motive de transparență, aceste examene trebuie să coincidă cu o reînnoire a permiselor de conducere și, în consecință, ar trebui determinate prin durata de valabilitate a permisului.”

4 Articolul 1 alineatul (1) din această directivă prevede:

„În conformitate cu dispozițiile prezentei directive, statele membre introduc un permis de conducere național, bazat pe modelul comunitar din anexa I. Semnul distinctiv al statului membru care eliberează permisul figurează pe emblema de la pagina 1 a modelului comunitar de permis de conducere.”

5 Potrivit articolului 2 alineatul (1) din directiva menționată:

„Permisele de conducere eliberate de statele membre sunt recunoscute reciproc.”

6 Articolul 4 din aceeași directivă are următorul cuprins:

„(1) Permisul de conducere prevăzut la articolul 1 autorizează conducerea autovehiculelor din categoriile definite în continuare. Acesta poate fi eliberat începând de la vârsta minimă indicată pentru fiecare categorie. […]

[…]

(4) Autovehicule:

– «autovehicul» înseamnă orice vehicul cu motor, utilizat în mod obișnuit pentru transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor. Acest termen include troleibuzele, adică vehiculele conectate la o linie electrică și care nu circulă pe șine. Nu include tractoarele agricole sau forestiere;

[…]

(f) Categoria C:

autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă cu o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.

(g) Categoria CE:

– fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria C, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 750 kg;

[…]”

7 Articolul 7 din Directiva 2006/126 prevede:

„(1) Permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care:

(a) au promovat un test de verificare a aptitudinilor și comportamentului și un test teoretic și îndeplinesc normele medicale, în conformitate cu dispozițiile anexelor II și III;

[…]

(3) Reînnoirea permiselor de conducere în momentul în care valabilitatea lor administrativă expiră este supusă următoarelor condiții:

(a) îndeplinirea în continuare a normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale pentru conducere prevăzute la anexa III pentru permisele de conducere din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E și

[…]”

8 Anexa III la această directivă, intitulată „Norme minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul”, prevede:

„Definiții

1. În sensul prezentei anexe, conducătorii auto se clasifică în două grupe:

1.1. Grupa 1:

Conducători auto ai vehiculelor din categoriile A, A1, A2, AM, B, B1 și BE.

1.2. Grupa 2:

Conducători auto ai vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

[…]

Examene medicale

[…]

4. Grupa 2:

Candidații efectuează examenele medicale înainte de eliberarea inițială a permisului de conducere, iar apoi conducătorii auto vor fi controlați în conformitate cu sistemul național în vigoare din statul membru de reședință obișnuită ori de câte ori permisul lor de conducere este reînnoit.

5. Normele stabilite de statele membre pentru eliberarea sau orice reînnoire ulterioară a permisului de conducere pot fi mai stricte decât cele menționate în prezenta anexă.

Vederea

6. Toți solicitanții unui permis de conducere trebuie să se supună unui examen corespunzător pentru a se asigura că au acuitatea vizuală necesară pentru conducerea unui autovehicul. Dacă există motive de îndoială cu privire la acuitatea vizuală a solicitantului, acesta este examinat de un organ medical de specialitate. La examinarea respectivă, se acordă o atenție deosebită următoarelor: acuitatea vizuală, câmpul vizual, capacitatea vizuală în condiții de luminozitate redusă, sensibilitatea la lumină puternică și contraste, diplopia și alte afecțiuni oculare care periclitează condusul în condiții de siguranță.

În cazul conducătorilor auto din Grupa 1, permisul poate fi acordat în «condiții excepționale» atunci când standardele de câmp vizual și de acuitate vizuală nu pot fi respectate; în aceste cazuri, conducătorul auto trebuie să se supună unui examen medical efectuat de un organ medical de specialitate pentru a demonstra că funcția vizuală nu este afectată și în alte moduri (inclusiv sensibilitatea la lumină puternică și contrast și vederea în condiții de luminozitate redusă). Conducătorul auto sau solicitantul trebuie să se supună și unei probe practice pozitive efectuate de o autoritate competentă.

[…]

Grupa 2:

6.4. Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis trebuie să aibă o acuitate vizuală, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab. Dacă se utilizează lentile de corecție pentru a obține valori de 0,8 și 0,1, acuitatea respectivă (0,8 și 0,1) trebuie să se obțină fie prin corecție cu ajutorul ochelarilor de maximum plus opt dioptrii, fie cu ajutorul lentilelor de contact. Corecția trebuie să fie bine tolerată.

În plus, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, extensia trebuie să fie de cel puțin 70 de grade la stânga și la dreapta și de 30 de grade ascendent și descendent. Nu trebuie să existe deficiențe pe o rază de 30 de grade față de axul central.

Nu se emit sau reînnoiesc permise de conducere pentru solicitanții sau conducătorii auto care prezintă probleme în ceea ce privește sensibilitatea la contraste sau care suferă de diplopie.

După o pierdere importantă a vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto.

[…]”

Dreptul neerlandez

9 Articolul 111 alineatul 1 din Wegenverkeerswet 1994 (Legea din 1994 privind circulația rutieră) prevede:

„Un permis de conducere poate fi emis, la cerere și în schimbul plății tarifului stabilit în acest scop, numai persoanei:

(a) care a împlinit vârsta minimă stabilită printr-o măsură generală de administrare pentru a conduce un autovehicul din categoria vizată de cererea de eliberare a unui permis de conducere și

(b) care, pe baza unui examen organizat de către sau în numele autorităților în conformitate cu normele stabilite prin măsură generală de administrare sau pe baza unui permis de conducere care i-a fost emis anterior sau a unui permis de conducere care i-a fost eliberat în afara Țărilor de Jos de autoritatea competentă în acest scop și care îndeplinește condițiile

stabilite printr-o măsură generală de administrare, dispune de un nivel suficient al capacității de conducere și de aptitudini de conducere sau, în cazul în care cererea se referă la eliberarea unui permis valabil pentru conducerea mopedurilor, dispune de un nivel suficient al capacității de conducere.”

10 Articolul 97 alineatul 1 din Reglement rijbewijzen (Regulamentul privind permisele de conducere) prevede că, la cerere și în schimbul plății tarifului stabilit în acest scop, CBR înregistrează declarațiile de aptitudini în registrul permiselor de conducere pentru orice persoană care îndeplinește cerințele stabilite prin ordinul ministerial privind aptitudinile fizice și mentale pentru conducerea autovehiculelor. CBR notifică această înregistrare solicitantului.

11 Articolul 1 alineatul 1 din Regeling eisen geschiktheid 2000 (Ordinul ministerial din 2000 privind cerințele în materie de aptitudini, denumit în continuare „Ordinul ministerial din 2000”) are următorul cuprins:

„În sensul acestui ordin, se aplică următoarele definiții:

(a) grupa 1: permisele de conducere din categoriile A1, A2, A, B, B+E și T;

(b) grupa 2: permisele de conducere din categoriile C, C1, CE, C1E, D, D1, DE și D1E.”

12 Articolul 2 din acest ordin prevede:

„Cerințele referitoare la aptitudinile fizice și mentale pentru conducerea autovehiculelor se stabilesc în conformitate cu anexa la prezentul regulament.”

13 Potrivit anexei la Ordinul ministerial din 2000:

„[…]

Capitolul 3. Tulburări de vedere

[…]

3.3. Câmpurile vizuale

a. Grupa 1: câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 120 de grade și extensia de cel puțin 50 de grade la stânga și la dreapta. Câmpul vizual vertical trebuie să fie de cel puțin 20 de grade ascendent și descendent. Nu trebuie să existe deficiențe ale câmpului vizual pe o rază de 20 de grade față de axul central.

În cazuri excepționale, persoanele care nu respectă normele privind câmpul vizual, precum în caz de scotoame, de cuadranopsie sau de hemianopsie omonimă, pot fi declarate apte pentru permisele de conducere din grupa 1. Condițiile în acest scop sunt lipsa oricărei alte tulburări de vedere, un aviz favorabil al unui oftalmolog și promovarea unui test de conducere (a se vedea punctul 3.5).

Această excepție nu se aplică persoanelor al căror câmp vizual orizontal este mai mic de 90 de grade.

b. Grupa 2: câmpul vizual orizontal binocular trebuie să fie de cel puțin 160 de grade și extensia de cel puțin 70 de grade la stânga și la dreapta. Câmpul vizual vertical trebuie să fie de cel puțin 30 de grade ascendent și descendent. Nu trebuie să existe deficiențe ale câmpului vizual pe o rază de 30 de grade față de axul central.

3.4. Pierderea vederii la un ochi

a. Grupa 1: există inaptitudine în cazul unei pierderi bruște a vederii la un ochi, așadar și în cazul diplopiei jenante care necesită acoperirea unui ochi. Aceste persoane pot fi din nou declarate apte pentru permisele de conducere din grupa 1 după o perioadă de adaptare de cel puțin 3 luni și cu avizul favorabil al unui oftalmolog.

b. Grupa 2: în cazuri excepționale, după o perioadă de adaptare de cel puțin 3 luni și cu avizul favorabil al unui oftalmolog, un șofer profesionist care este deja titular al unuia sau al mai multor permise de conducere din grupa 2 poate fi declarat din nou apt pentru un permis de conducere din categoriile C/CE sau D/DE, care este limitat din punct de vedere geografic și care se poate extinde cel mult la teritoriul Țărilor de Jos.

Condițiile care trebuie îndeplinite în acest scop sunt un raport favorabil al unui oftalmolog, o declarație a angajatorului redactată potrivit modelului stabilit de CBR și promovarea unui test de conducere (a se vedea punctul 3.5)."

Litigiul principal și întrebările preliminare

14 WU, născut în anul 1988, a avut un accident la vârsta de un an, care i-a cauzat o fractură a bazei craniului, ce a avut ca efect limitarea câmpului său vizual orizontal. Această afecțiune este denumită „hemianopsie".

15 El a obținut la 11 iulie 2007 permisul de conducere pentru autovehiculele din categoriile C și CE menționate la articolul 4 alineatul (4) literele (f) și (g) din Directiva 2006/126.

16 În urma adoptării Directivei 2009/113, norma minimă care figurează la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 a intrat în vigoare la 15 septembrie 2009. Această normă prevede că, pentru conducătorii vehiculelor din categoriile C și CE, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi.

17 Din decizia de trimitere reiese că instanța de trimitere nu a putut stabili, din cauza lipsei unor documente justificative, dacă la data la care WU și-a obținut permisul de conducere CBR era deja la curent cu afecțiunea oculară de care suferea acesta și nici care era, la acel moment, poziția CBR cu privire la o astfel de afecțiune.

18 WU a lucrat ulterior mai mult de 10 ani ca șofer profesionist. În această perioadă, el a condus fără probleme și fără daune camioane în Țările de Jos, precum și în străinătate, efectuând în total peste un milion de kilometri.

19 În cadrul unei cereri de reînnoire a permisului său de conducere formulată de WU în anul 2016, CBR a respins printr-o decizie din 14 februarie 2017 o primă cerere de declarare a aptitudinilor fizice și mentale pentru conducerea unui autovehicul. În pofida unui aviz favorabil al unui oftalmolog emis la 11 ianuarie 2017, precum și a unui raport medical întocmit de un alt medic la

25 august 2016 care îl considerase de asemenea pe WU apt să conducă, CBR a apreciat că acesta nu respecta norma minimă potrivit căreia câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, astfel cum prevede punctul 3.3 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000.

20 WU a formulat o contestație împotriva acestei decizii. Prin decizia din 13 iulie 2017, CBR a respins contestația ca neîntemeiată.

21 WU a declarat apel împotriva hotărârii prin care acțiunea sa în justiție a fost de asemenea declarată nefondată de către instanța de prim grad. În cadrul apelului său, el a susținut că atât punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, cât și punctul 3.3 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000 nu constituiau o normă minimă strictă. În opinia sa, era, așadar, posibil să i se elibereze o declarație de aptitudini fizice și mentale pentru conducerea unui autovehicul, chiar dacă are un câmp vizual mai limitat decât cel a cărui respectare este impusă prin aceste dispoziții.

22 Prin hotărârea din 27 februarie 2019, Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos) a declarat acest apel nefondat și a confirmat hotărârea pronunțată în primă instanță. Acesta a apreciat că punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 este o normă minimă privind câmpul vizual necesar, de la care nu se poate face nicio excepție. Punctul 3.3 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000 ar constitui o punere în aplicare corectă a acestui punct 6.4. Întrucât s-ar fi stabilit că câmpul vizual orizontal binocular al lui WU este mai mic de 160 de grade și că, din acest motiv, el nu ar respecta norma privind câmpul vizual, CBR ar fi refuzat în mod întemeiat să elibereze declarația de aptitudini solicitată, în pofida faptului că doi medici emiseseră un aviz favorabil pentru o astfel de cerere. Prin urmare, CBR nu ar avea posibilitatea să țină seama de interesele individuale ale lui WU și să facă o excepție în favoarea sa.

23 WU a depus o a doua cerere de declarare a aptitudinilor fizice și mentale pentru conducerea unui autovehicul la 27 august 2018, în vederea obținerii unui permis de conducere pentru autovehiculele din categoriile C și CE în interiorul Țărilor de Jos. În cadrul acestei a doua cereri, CBR a considerat necesar să îl supună din nou pe WU unei examinări a acuității sale vizuale, care trebuia efectuată totuși de un alt oftalmolog decât cel care s-a pronunțat în cadrul primei cereri. În raportul său din 11 octombrie 2018, acest al doilea oftalmolog a constatat, în primul rând, că câmpul vizual orizontal al lui WU era mai mic de 160 de grade, în al doilea rând, că, de la accidentul său din anul 1989, pierderea câmpului vizual al acestuia era stabilă și că, în al treilea rând, cu acest câmp vizual WU primise deja de două ori un aviz favorabil pentru conducerea autovehiculelor. Prin urmare, oftalmologul menționat l-a considerat apt să conducă autovehiculele din categoriile C și CE.

24 Printr-o decizie din 13 martie 2019, CBR a refuzat totuși din nou să îi elibereze lui WU declarația de aptitudini solicitată, dat fiind că acesta nu respecta norma minimă a câmpului vizual orizontal pentru ambii ochi, care trebuia să fie de cel puțin 160 de grade.

25 WU a formulat o contestație împotriva acestei decizii. Prin decizia din 16 iulie 2019, CBR a declarat contestația nefondată. Potrivit CBR, raportul celui de al doilea oftalmolog arată o pierdere la stânga a câmpului vizual pentru ambii ochi. Câmpul vizual orizontal ar fi mai mic de 160 de grade. Din acest motiv, WU nu ar îndeplini cerința prevăzută la punctul 3.3 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000, și nici cerințele de la punctul 3.4 litera (b) din această anexă, care ar prevedea posibilitatea de a declara totuși apt pentru conducerea unui autovehicul un șofer profesionist care este deja titular al unuia sau al mai multor permise de conducere din grupa 2 și care își pierde brusc vederea la un ochi, în vederea obținerii unui permis de conducere

din grupa 2 limitat, din punct de vedere geografic, la Țările de Jos, după o perioadă de adaptare de minimum trei luni și pe baza unui aviz favorabil al unui oftalmolog. Astfel, potrivit CBR, WU nu este orb la un ochi, ci suferă de hemianopsie, ceea ce ar însemna că este parțial orb atât pe jumătatea stângă, cât și pe jumătatea dreaptă a câmpului vizual. Hemianopsia în cauză ar fi omonimă, adică pierderea câmpului vizual ar exista la ambii ochi pe aceeași parte (stânga).

26 Prin hotărârea din 21 mai 2021, instanța de prim grad a declarat nefondată acțiunea formulată de WU împotriva acestei din urmă decizii. Ea a considerat că CBR declarase în mod întemeiat că punctul 3.4 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000 nu era aplicabil în cazul lui WU, întrucât acesta nu era orb la un ochi, ci suferea de hemianopsie omonimă. Această instanță nu a identificat niciun motiv pentru a considera că respectiva decizie, în pofida raportului favorabil al oftalmologului din 11 octombrie 2018, era nelegitimă în împrejurările invocate de WU, potrivit cărora el era limitat vizual de la vârsta de un an, compensase lipsa unui câmp vizual complet și era înzestrat cu o vedere ascuțită. Potrivit instanței menționate, caracterul imperativ al punctului 3.4 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000 nu permite să se țină seama de interesele individuale ale lui WU.

27 WU a declarat apel împotriva hotărârii respective la Raad van State (Consiliul de Stat), instanța de trimitere. El arată în special că trei rapoarte întocmite de medici diferiți l-au considerat apt să conducă un camion. El ar avea cu siguranță o limitare a câmpului vizual, însă această limitare ar exista de la o vârstă foarte fragedă și el ar fi compensat-o în totalitate prin modul în care observă circulația și în care își mișcă capul. WU susține acest punct de vedere prin prezentarea unei declarații de la un neuropsiholog, care arată că modul în care WU observă circulația este atât de dezvoltat, încât el poate funcționa normal din punct de vedere vizual. În opinia lui WU, împrejurarea că o persoană cu o deficiență de vedere care are totuși o vedere acceptabilă este autorizată să conducă un autovehicul din categoriile C și CE nu ar încălca obiectivul regimului de declarare a aptitudinilor fizice și mentale pentru conducerea autovehiculelor. Situația unei astfel de persoane ar justifica să se facă o excepție de la cerința care figurează la punctul 3.3 litera (b) din anexa la Ordinul ministerial din 2000, în același mod în care există una pentru pierderea vederii la un ochi, stabilită la punctul 3.4 litera (b) din această anexă.

28 Instanța de trimitere observă că, din punct de vedere medical, este cert că WU nu respectă norma minimă potrivit căreia trebuie să dispună de un câmp vizual orizontal binocular de cel puțin 160 de grade, prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126. Cu toate acestea, ea consideră totuși că nu este dovedit că WU este inapt pentru conducerea autovehiculelor din categoriile C și CE. S-ar ridica problema dacă nu trebuie totuși să se considere că WU este apt să conducă astfel de vehicule, interpretându-se punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 în sensul că norma minimă pe care o stabilește este respectată de o persoană care compensează limitarea câmpului vizual orizontal. Instanța de trimitere ridică de asemenea problema dacă există o posibilitate de a aplica principiul proporționalității cu ocazia adoptării unei decizii privind reînnoirea unui permis de conducere, chiar dacă cerința prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126 nu prevede nicio excepție. Această instanță arată că, pe lângă constatările experților medicali privind aptitudinile fizice și mentale ale unui solicitant pentru conducerea autovehiculelor, o apreciere a proporționalității deciziei care trebuie adoptată ar putea lua în considerare faptul că s-a dovedit că anterior acest solicitant era în măsură să conducă în siguranță și că permisul de conducere solicitat este folosit în cadrul exercitării unei profesii. În acest sens, ar trebui să se acorde atenție articolului 15 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”), care prevede că orice persoană are dreptul la muncă și dreptul de a exercita o ocupație aleasă sau acceptată în mod liber.

29 În aceste condiții, Raad van State (Consiliul de Stat) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Punctul 6.4 din anexa III la Directiva [2006/126], în special norma conform căreia câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, citit în lumina principiului proporționalității, trebuie interpretat în sensul că și o persoană care, din punct de vedere medical, nu respectă această normă, însă, în opinia mai multor experți medicali, este efectiv aptă să conducă un camion poate respecta norma?

2) În cazul unui răspuns negativ la această întrebare, există, în cadrul Directivei [2006/126], posibilitatea unei aprecieri a proporționalității într-un caz particular, chiar dacă norma prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la directivă nu prevede nicio posibilitate de derogare pentru astfel de cazuri?

3) În caz afirmativ, care sunt împrejurările care pot fi luate în considerare pentru a aprecia dacă, într-un caz particular, se poate deroga de la norma privind câmpul vizual stabilită la punctul 6.4 din anexa III la Directiva [2006/126]?”

Cu privire la întrebările preliminare

30 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, citit în lumina principiului proporționalității și a articolului 15 din cartă, trebuie interpretat în sensul că se opune ca într-un caz concret să se poată considera că o persoană care nu îndeplinește din punct de vedere medical cerința pe care acesta o prevede – potrivit căreia, pentru conducătorii auto din grupa 2, și anume conducătorii vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi – respectă această cerință în măsura în care, potrivit mai multor experți medicali, persoana respectivă este efectiv aptă să conducă un autovehicul din una dintre aceste categorii.

31 În această privință, trebuie amintit că Directiva 2006/126 efectuează, astfel cum reiese din considerentul (8), o armonizare minimă a condițiilor în care este eliberat permisul de conducere prevăzut la articolul 1. Aceste condiții sunt definite în special la articolele 4 și 7 din respectiva directivă și privesc printre altele vârsta minimă necesară, aptitudinea de a conduce un autovehicul, testele care trebuie promovate de candidat și reședința acestuia pe teritoriul statului membru care eliberează permisul. În plus, în temeiul articolului 2 alineatul (1) din directiva menționată, permisele de conducere eliberate de statele membre sunt recunoscute reciproc.

32 În temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2006/126, permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care au promovat un test de verificare a aptitudinilor și comportamentului, precum și un test teoretic și care îndeplinesc normele minime privind aptitudinile fizice și mentale, în conformitate cu dispozițiile anexelor II și III la această directivă. În plus, articolul 7 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată impune ca reînnoirea permiselor de conducere să fie supusă condiției îndeplinirii acestor norme minime privind aptitudinile fizice și mentale pentru titularii permiselor de conducere a vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E. Aceste dispoziții sunt astfel formulate în termeni imperativi.

33 Trebuie să se constate că punctul 6.4 al doilea paragraf din anexa III la Directiva 2006/126, care prevede în versiunea în limba franceză că câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, este redactat de asemenea în termeni imperativi. Deși, astfel cum a arătat Comisia Europeană, această dispoziție conține în anumite versiuni lingvistice ale acestei directive, precum versiunile germană (*sollte*), engleză (*should*) și finlandeză (*olisi oltava*), un verb mai puțin constrângător decât în versiunea franceză a acesteia, alte versiuni lingvistice precum versiunile spaniolă (*deberá*), italiană (*deve*), neerlandeză (*dient*) și portugheză (*deve*), utilizează totuși de asemenea un verb de constrângere.

34 Or, conform unei jurisprudențe constante, formularea utilizată în unele versiuni lingvistice ale unei dispoziții din dreptul Uniunii nu poate constitui singurul temei pentru interpretarea acestei dispoziții și nici nu se poate atribui respectivei formulări, în această privință, un caracter prioritar în raport cu celelalte versiuni lingvistice. Astfel, necesitatea aplicării și, prin urmare, a interpretării uniforme a unui act al Uniunii exclude posibilitatea ca acesta să fie privit în mod izolat, prin raportare la una dintre versiunile sale, dar impune ca dispoziția în cauză să fie interpretată în funcție de economia generală și de finalitatea reglementării din care face parte, în special în lumina tuturor versiunilor lingvistice existente (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 noiembrie 1969, Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, punctele 2 și 3, Hotărârea din 30 iunie 2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, punctul 36, precum și Hotărârea din 18 ianuarie 2024, Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, punctul 43).

35 În ceea ce privește economia generală a Directivei 2006/126, este necesar să se observe că punctul 6.4 din anexa III la aceasta nu menționează nicio excepție de la cerința prevăzută pentru conducătorii auto din grupa 2, definită la punctul 1.2 din această anexă, de a avea un câmp vizual orizontal de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, în timp ce o excepție este prevăzută la punctul 6 al doilea paragraf din anexa menționată pentru conducătorii auto din grupa 1 care nu îndeplinesc standardele de acuitate vizuală și de câmp vizual.

36 În lipsa unei excepții similare pentru conducătorii auto din grupa 2, aceștia trebuie să îndeplinească întotdeauna cerințele privind acuitatea vizuală și câmpul vizual atunci când solicită un nou permis de conducere sau reînnoirea unui permis de conducere existent.

37 Curtea a constatat, în această privință, că legiuitorul Uniunii s-a preocupat să creeze două categorii de conducători auto în funcție de gabaritul vehiculului, de numărul de pasageri transportați și de responsabilitățile care decurg, așadar, din conducerea acestor vehicule. Astfel, caracteristicile vehiculelor în cauză, precum dimensiunea, masa sau manevrabilitatea lor, justifică existența unor condiții diferite pentru eliberarea permisului de conducere în vederea conducerii lor (Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctul 83).

38 Pe de altă parte, situația prevăzută la punctul 6.4 al patrulea paragraf din anexa III la Directiva 2006/126, care, în calitate de excepție, trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte, este diferită de cea a unei limitări a câmpului vizual orizontal la ambii ochi. Potrivit acestei dispoziții, după o pierdere importantă a vederii la un ochi, este posibil, la sfârșitul unei perioade de adaptare și pe baza avizului favorabil al specialiștilor în domeniul vederii și al conducerii, să se considere că o persoană este din nou aptă să conducă. O pierdere importantă a vederii la un ochi nu implică însă în mod necesar o limitare a câmpului vizual orizontal la ambii ochi, situațiile conducătorilor auto în cauză nefiind, așadar, comparabile.

39 În ceea ce privește finalitatea Directivei 2006/126, directiva efectuează, astfel cum reiese din considerentul (8), o armonizare minimă a condițiilor în care este eliberat permisul de conducere prevăzut la articolul 1, această armonizare vizând în special să stabilească condițiile prealabile necesare recunoașterii reciproce a permisului menționat și urmărind de asemenea obiectivul directivei respective de a contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 ianuarie 2024, Regionalna direktsia „Avtomobilna administratsia” Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, punctul 27 și jurisprudența citată). Considerentul (8) menționat precizează în această privință că, din motive de siguranță rutieră, ar trebui stabilite cerințe minime pentru eliberarea unui permis de conducere și că trebuie să se armonizeze normele privind examenele de conducere și de eliberare a permisului.

40 Normele minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, prevăzute în anexa III la Directiva 2006/126, au fost astfel stabilite pentru a răspunde acestor motive de siguranță rutieră, conform articolului 91 alineatul (1) litera (c) TFUE (Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctul 58).

41 Prin definirea, în anexa III, pentru conducătorii auto din grupa 2, în sensul acestei anexe, a unui prag minim al câmpului vizual orizontal al ambilor ochi, Directiva 2006/126 urmărește îmbunătățirea siguranței rutiere și răspunde astfel unui obiectiv de interes general al Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctul 51).

42 În acest context, trebuie amintit că, pentru a garanta siguranța rutieră, este esențial ca persoanele cărora li se eliberează un permis de conducere să aibă capacitățile fizice adecvate, în special în ceea ce privește vederea, în măsura în care deficiențele fizice pot avea consecințe semnificative. Este într-adevăr de notorietate că vederea îndeplinește o funcție esențială pentru conducerea autovehiculelor și, prin urmare, cu cât această funcție este mai redusă, cu atât este mai necesară luarea în considerare a cerințelor legate de siguranța rutieră (Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctul 54).

43 Or, astfel cum a subliniat Comisia, a recunoaște o anumită marjă de apreciere pentru a permite, într-un caz concret, să se considere ca fiind aptă să conducă o persoană care nu îndeplinește, din punct de vedere medical, cerința prevăzută la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, dar care, potrivit mai multor experți medicali, este efectiv aptă să conducă un camion, ar putea conduce la abordări diferite de la un stat membru la altul, ceea ce ar putea aduce atingere obiectivelor acestei directive.

44 Trebuie adăugat că nici existența unor avize favorabile privind aptitudinea de a conduce emise de medici oftalmologi nu poate justifica neaplicarea într-un caz concret a cerinței prevăzute la punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, în măsura în care din considerentul (9) și din articolul 7 alineatul (3) litera (a) din această directivă reiese fără echivoc că dovada îndeplinirii normei minime care figurează la al doilea paragraf al acestui punct 6.4, iar nu dovada aptitudinii menționate, este cea pe care persoana interesată este obligată să o aducă și că avizele sau expertizele oftalmologice nu pot compensa lipsa unei asemenea dovezi.

45 Astfel, având în vedere economia generală și finalitatea Directivei 2006/126, punctul 6.4 al doilea paragraf din anexa III la aceasta nu poate fi interpretat în sensul că beneficiul unei excepții poate fi acordat conducătorilor auto din grupa 2 care nu îndeplinesc din punct de vedere medical cerința stabilită de această dispoziție, dar care, potrivit mai multor experți medicali, sunt efectiv apți să conducă un vehicul din una dintre categoriile care fac parte din această grupă.

46 În ceea ce privește aprecierea proporționalității deciziei care trebuie adoptată cu privire la reînnoirea unui permis de conducere într-un caz concret, instanța de trimitere subliniază că, pe lângă constatările experților privind aptitudinea de a conduce a unui solicitant, ar fi posibil să se țină seama de faptul că s-a dovedit că, anterior, acest solicitant era în măsură să conducă în deplină siguranță și că respectivul permis de conducere a fost folosit în cadrul exercitării unei profesii, având în vedere articolul 15 din cartă, care prevede că orice persoană are dreptul la muncă și dreptul de a exercita o ocupație aleasă sau acceptată în mod liber.

47 În această privință, evaluarea comparativă între, pe de o parte, imperativele de siguranță rutieră și, pe de altă parte, alte drepturi și interese, inclusiv mobilitatea pentru toți și accesul la profesia de șofer profesionist, a fost deja efectuată de legiuitorul Uniunii, care dispune de o largă putere de apreciere în ceea ce privește aprecieri complexe de ordin medical precum cele în discuție în litigiul principal, străduindu-se să limiteze pe cât posibil orice atingere adusă drepturilor persoanelor care suferă de o deficiență de vedere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctele 52 și 62). Astfel, acesta a adoptat normele prevăzute de Directiva 2006/126, având în vedere în special concluziile raportului „New standard for the visual functions of drivers” citat de instanța de trimitere și publicat în luna mai 2005 de grupul de lucru „Vedere”, instituit de Comitetul pentru permise de conducere creat în temeiul articolului 9 din această directivă.

48 Or, este necesar să se constate că punctul 6.4 al doilea paragraf din anexa III la Directiva 2006/126 stabilește, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 33-45 din prezenta hotărâre, o cerință neechivocă potrivit căreia câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi.

49 În aceste condiții, nu este posibil să se dea acestei dispoziții o interpretare care ar permite, într-un caz concret, îndepărtarea de la norma clară care prevede această valoare minimă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctul 71).

50 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebările adresate că punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126, citit în lumina principiului proporționalității și a articolului 15 din cartă, trebuie interpretat în sensul că se opune ca într-un caz concret să se poată considera că o persoană care nu îndeplinește din punct de vedere medical cerința pe care acesta o prevede – potrivit căreia, pentru conducătorii auto din grupa 2, și anume conducătorii vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi –respectă această cerință în măsura în care, potrivit mai multor experți medicali, persoana respectivă este efectiv aptă să conducă un autovehicul din una dintre aceste categorii.

Cu privire la cheltuielile de judecată

51 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

Punctul 6.4 din anexa III la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009, citit în lumina principiului proporționalității și a articolului 15 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene

trebuie interpretat în sensul că

se opune ca într-un caz concret să se poată considera că o persoană care nu îndeplinește din punct de vedere medical cerința pe care acesta o prevede – potrivit căreia, pentru conducătorii auto din grupa 2, și anume conducătorii vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E, câmpul vizual orizontal trebuie să fie de cel puțin 160 de grade la ambii ochi – respectă această cerință în măsura în care, potrivit mai multor experți medicali, persoana respectivă este efectiv aptă să conducă un autovehicul din una dintre aceste categorii.

Semnături