Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 21. marca 2024*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Cestná doprava – Smernica 2006/126/ES – Vodičské preukazy – Podmienky vydanie alebo obnovenia – Minimálne požiadavky týkajúce sa telesnej a duševnej spôsobilosti – Zrak – Príloha III bod 6.4 – Zásada proporcionality – Osoba, ktorá nesplňa normu týkajúcu sa zorného poľa – Priaznivé stanovisko k spôsobilosti viesť motorové vozidlo vydané lekárskymi odborníkmi – Priestor na voľnú úvahu v individuálnom prípade pri neexistencii výslovnej výnimky“

Vo veci C-703/22,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Raad van State (Štátna rada, Holandsko) zo 16. novembra 2022 a doručený Súdnemu dvoru 16. novembra 2022, ktorý súvisí s konaním:

WU

proti

Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR),

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory N. Piçarra, sudcovia N. Jääskinen (spravodajca) a M. Gavalec,

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– holandská vláda, v zastúpení: M. K. Bulterman a M. H. S. Gijzen, splnomocnené zástupkyne,

– Európska komisia, v zastúpení: A. Nijenhuis, P. Messina a G. Wilms, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

* Jazyk konania: holandčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu bodu 6.4 prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 2006, s. 18), zmenenej smernicou Komisie 2009/113/EÚ z 25. augusta 2009 (Ú. v. EÚ L 223, 2009, s. 31) (ďalej len „smernica 2006/126“).

2 Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania bol podaný v rámci konania medzi WU a Directie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (Riaditeľstvo ústredného úradu pre vodičské preukazy, Holandsko) vo veci rozhodnutí CBR, ktorými bola zamietnutá žiadosť WU o uznanie jeho telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla, najmä vozidiel skupiny C a CE, podaná v rámci obnovenia vodičského preukazu WU, a ktorým mu bolo zamietnuté vydanie iného vodičského preukazu s geografickým obmedzením na Holandsko.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenia 8 a 9 smernice 2006/126 uvádzajú:

„(8) Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky by sa mali ustanoviť minimálne požiadavky na vydanie vodičského preukazu. Je potrebné harmonizovať normy týkajúce sa vodičských skúšok a udeľovania oprávnení. Na tento účel by sa mali vymedziť vedomosti, zručnosti a správanie súvisiace s vedením motorového vozidla, skúška z vedenia motorových vozidiel by mala vychádzať z týchto princípov a mali by sa znovu vymedziť minimálne požiadavky telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie týchto vozidiel.

(9) Pri vydávaní vodičského preukazu a následne v pravidelných intervaloch by sa mal poskytnúť dôkaz o splnení minimálnych požiadaviek telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla u vodičov motorových vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru. Takáto pravidelná kontrola v súlade s vnútroštátnymi predpismi o splnení minimálnych požiadaviek prispeje k voľnému pohybu osôb, zabráni narušeniu hospodárskej súťaže a lepšie zohľadní osobitnú zodpovednosť vodičov týchto vozidiel. Členským štátom by malo byť umožnené zaviesť lekárske prehliadky ako záruku splnenia minimálnych požiadaviek telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie iného motorového vozidla. Z dôvodu transparentnosti by sa tieto prehliadky mali zosúladiť s obnovením vodičských preukazov, a preto by sa mali stanoviť podľa doby platnosti preukazu.“

4 Článok 1 ods. 1 tejto smernice stanovuje:

„Členské štáty zavedú národný vodičský preukaz podľa vzoru Spoločenstva stanoveného v prílohe I v súlade s ustanoveniami tejto smernice. Symbol na strane 1 vzoru vodičských preukazov Spoločenstva obsahuje rozlišovací znak členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz.“

5 V zmysle článku 2 ods. 1 uvedenej smernice:

„Vodičské preukazy vydané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú.“

6 Článok 4 tej istej smernice znie:

„1. Vodičský preukaz uvedený v článku 1 oprávňuje na vedenie motorových vozidiel, ktorých skupiny sú ďalej vymedzené. Môže sa vydávať od minimálneho veku uvedeného pre každú skupinu. …

…

4. motorové vozidlá:

– ‚motorové vozidlo‘ je akékoľvek motorom poháňané vozidlo, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovaru po ceste, alebo na ťahanie vozidiel používaných na prepravu osôb alebo tovaru po ceste. Tento pojem zahŕňa trolejbusy, t. j. nekoľajové vozidlá poháňané elektrickým prúdom. Nezahŕňa poľnohospodárske alebo lesné traktory,

…

f) Skupina C:

iné motorové vozidlá ako sú vozidlá skupiny D1 alebo D, ktorých maximálna prípustná hmotnosť je viac ako 3500 kg a ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča; k motorovým vozidlám tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo, ktorého maximálna prípustná hmotnosť nepresahuje 750 kg;

g) Skupina CE:

– bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia pravidiel o typovom schválení dotknutých vozidiel, jazdná súprava, pozostávajúca z ťažného vozidla skupiny C a prívesu alebo návesu, kde príves alebo náves má maximálnu prípustnú hmotnosť viac ako 750 kg,

…“

7 Článok 7 smernice 2006/126 stanovuje:

„1. Vodičské preukazy sa vydajú len žiadateľom,

a) ktorí zložili skúšku zručností a správania a teoretickú skúšku a ktorí spĺňajú podmienky zdravotnej spôsobilosti v súlade s ustanoveniami príloh II a III;

…

3. Obnovenie vodičských preukazov po uplynutí ich platnosti je podmienená:

a) pretrvávajúcim splnením minimálnych požiadaviek telesnej a duševnej spôsobilosti pre vedenie vozidla, stanovených v prílohe III pre vodičské preukazy skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; a

…“

8 Príloha III k tejto smernici s názvom „Minimálne normy pre telesnú a duševnú spôsobilosť na vedenie motorových vozidiel“ stanovuje:

„Vymedzenie pojmov

1. Na účely tejto prílohy sa vodiči klasifikujú do dvoch skupín:

1.1. Skupina 1:

vodiči vozidiel skupín A, A1, A2, AM, B, B1 a BE.

1.2. Skupina 2:

vodiči vozidiel skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E.

…

Lekárske prehliadky

…

4. Skupina 2:

   Žiadatelia sa podrobia lekárskej prehliadke pred prvým vydaním vodičského preukazu a potom sa vodiči kontrolujú pri každom obnovení svojho vodičského preukazu v súlade s vnútroštátnym systémom zavedeným v členskom štáte obvyklého pobytu.

5. Normy stanovené členskými štátmi na vydávanie a akékoľvek následné obnovenie vodičských preukazov môžu byť prísnejšie ako normy ustanovené v tejto prílohe.

Zrak

6. Všetci žiadatelia o vodičský preukaz sa podrobia vhodnému vyšetreniu s cieľom zaistiť, že majú primeranú zrakovú ostrosť na vedenie motorových vozidiel. Ak existujú odôvodnené pochybnosti o zrakovej ostrosti žiadateľa, vyšetrí ho príslušný zdravotnícky orgán. Pri tejto prehliadke sa pozornosť venuje najmä týmto vlastnostiam: zraková ostrosť, zorné pole, videnie za šera, citlivosť na oslnenie a kontrast, diplopia a ostatné zrakové funkcie, ktoré môžu mať škodlivý vplyv na bezpečné vedenie vozidla.

V prípade vodičov zo skupiny 1 sa môže o vydaní vodičského preukazu uvažovať vo ‚výnimočných prípadoch‘, keď požiadavky kladené na zorné pole alebo zrakovú ostrosť nemožno splniť; v takých prípadoch by sa mal vodič nechať vyšetriť príslušným zdravotníckym orgánom s cieľom preukázať, že nemá žiadnu inú poruchu zrakovej funkcie, vrátane citlivosti na oslnenie a kontrast a videnia za šera. Vodič alebo žiadateľ by mali takisto podliehať preukaznej praktickej skúške, ktorú vykoná príslušný orgán.

…

Skupina 2:

6.4. Žiadatelia o vydanie vodičského preukazu alebo o jeho obnovenie musia mať zrakovú ostrosť, v prípade potreby s použitím korekčných šošoviek, s hodnotou aspoň 0,8 v lepšom oku a aspoň 0,1 v horšom oku. Keď sa na dosiahnutie hodnôt 0,8 a 0,1 používajú korekčné šošovky, minimálna ostrosť (0,8 a 0,1) sa musí dosiahnuť buď korekciou pomocou okuliarov so silou nepresahujúcou plus osem dioptrií, alebo pomocou kontaktných šošoviek. Korekciu musí osoba dobre znášať.

Okrem toho binokulárne horizontálne zorné pole by malo byť aspoň 160 stupňov, dodatočný rozsah by mal byť najmenej 70 stupňov doľava a doprava a 30 stupňov smerom nahor a nadol. V okruhu stredných 30 stupňov by nemali byť prítomné žiadne chyby zraku.

Vodičské preukazy sa nemôžu vydať alebo obnoviť žiadateľom alebo vodičom, ktorí trpia poruchou citlivosti na kontrast alebo diplopiou.

Po podstatnej strate zraku v jednom oku by malo nasledovať primerané adaptačné obdobie (napríklad šesť mesiacov), počas ktorého dotknutá osoba nemá dovolené viesť vozidlo. Po uplynutí tohto adaptačného obdobia je vedenie vozidla povolené iba po priaznivom stanovisku odborníkov na zrak a vedenie vozidla.

…“

Holandské právo

9 Ustanovenie § 111 ods. 1 Vreemdelingenwet 1994 (zákon o cestnej premávke z roku 1994) stanovuje:

„Vodičský preukaz môže byť vydaný na základe žiadosti a po zaplatení poplatku stanoveného na tento účel len osobe:

a) ktorá dosiahla minimálny vek stanovený všeobecným administratívnym opatrením na vedenie motorového vozidla skupiny, ktorej sa žiadosť o vydanie vodičského preukazu týka, a

b) ktorá na základe skúšky organizovanej orgánmi alebo v ich mene v súlade s pravidlami ustanovenými všeobecným správnym opatrením alebo na základe vodičského preukazu, ktorý jej bol predtým vydaný, alebo vodičského preukazu, ktorý jej bol vydaný mimo Holandska orgánom príslušným na tento účel a ktorá spĺňa podmienky ustanovené všeobecným správnym opatrením, má dostatočnú úroveň vodičskej schopnosti a spôsobilosti, alebo ak sa žiadosť týka vydania vodičského preukazu platného na vedenie mopedov, má dostatočnú úroveň vodičskej spôsobilosti.“

10 Ustanovenie § 97 ods. 1 Reglement rijbewijzen (kráľovská vyhláška o vodičských preukazoch) stanovuje, že na základe žiadosti a po zaplatení poplatku stanoveného na tento účel sú vyhlásenia o spôsobilosti zapísané CBR do registra vodičských preukazov pre každú osobu, ktorá spĺňa požiadavky stanovené v ministerskej vyhláške o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorových vozidiel. CBR informuje žiadateľa o tomto zápise.

11 Ustanovenie § 1 ods. 1 Regeling eisen geschiktheid 2000 (ministerská vyhláška o požiadavkách na spôsobilosť z roku 2000, ďalej len „ministerská vyhláška z roku 2000“) znie takto:

„Na účely tejto vyhlášky sa rozumie:

a) Skupina 1: Vodičské preukazy skupín A1, A2, A, B, B+E a T;

b) Skupina 2: Vodičské preukazy skupín C, C1, CE, C1E, D, D1, DE a D1E.“

12 Ustanovenie § 2 tejto vyhlášky stanovuje:

„Požiadavky týkajúce sa telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorových vozidiel sú stanovené v súlade s prílohou k tomuto predpisu.“

13 Podľa prílohy k ministerskej vyhláške z roku 2000:

„…

Kapitola 3 Poruchy zraku

…

3.3. Zorné pole

a) Skupina 1: horizontálne zorné pole nesmie byť menšie ako 120° a musí byť aspoň 50° doľava a doprava. Vertikálne zorné pole musí byť najmenej 20° smerom hore a dole. V rozsahu 20° od centrálnej osi by nemali byť prítomné žiadne vady zraku.

Vo výnimočných prípadoch môžu byť osoby, ktoré nespĺňajú požiadavky týkajúce sa zorného poľa, ako napríklad v prípadoch skotómov, kvadrantovej hemianopie alebo homonymnej hemianopie, vyhlásené za spôsobilé na získanie vodičského preukazu skupiny 1. Podmienkou je absencia akejkoľvek inej poruchy zraku, priaznivé stanovisko oftalmológa a úspešné absolvovanie vodičskej skúšky (pozri bod 3.5).

Táto výnimka sa nevzťahuje na osoby, ktorých horizontálne zorné pole je menšie ako 90°.

b) Skupina 2: binokulárne horizontálne zorné pole nesmie byť menšie ako 160° a musí byť aspoň 70° doľava a doprava. Vertikálne zorné pole musí byť najmenej 30° smerom hore a dole. V rozsahu 30° od centrálnej osi by nemali byť prítomné žiadne vady zraku.

3.4. Strata zraku na jedno oko

a) Skupina 1: neschopnosť nastáva v prípade náhlej straty zraku na jedno oko, teda aj v prípade rušivej diplopie, ktorá si vyžaduje zakrytie jedného oka. Tieto osoby môžu byť opäť vyhlásené za spôsobilé na získanie vodičského preukazu skupiny 1 po adaptačnom období trvajúcom najmenej 3 mesiace a na základe priaznivého stanoviska oftalmológa.

b) Skupina 2: vo výnimočných prípadoch, po adaptačnom období trvajúcom najmenej 3 mesiace a na základe priaznivého stanoviska oftalmológa, môže byť vodič z povolania, ktorý už je držiteľom jedného alebo viacerých vodičských preukazov skupiny 2, opäť vyhlásený za spôsobilého na získanie vodičského preukazu skupiny C/CE alebo D/DE, ktorý je geograficky obmedzený a nesmie presiahnuť územie Holandska.

Podmienkami, ktoré musia byť na tento účel splnené, sú priaznivé stanovisko oftalmológa, vyhlásenie zamestnávateľa vypracované podľa vzoru stanoveného CBR a úspešné absolvovanie vodičskej skúšky (pozri bod 3.5).“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

14 WU, narodený v roku 1988, mal vo veku jedného roka nehodu, pri ktorej utrpel zlomeninu spodiny lebečnej, čo obmedzilo rozsah jeho horizontálneho zorného poľa. Táto porucha sa nazýva „hemianopia“.

15 Dňa 11. júla 2007 získal vodičský preukaz na motorové vozidlá skupín C a CE podľa článku 4 ods. 4 písm. f) a g) smernice 2006/126.

16 Po prijatí smernice 2009/113 nadobudla 15. septembra 2009 účinnosť minimálna norma stanovená v bode 6.4 prílohy III k smernici 2006/126. Táto norma stanovuje, že pre vodičov vozidiel skupín C a CE nesmie byť horizontálne zorné pole oboch očí menšie ako 160°.

17 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vnútroštátny súd nemohol vzhľadom na absenciu podporných dokumentov určiť, či CBR v deň, keď WU získal vodičský preukaz, už vedel o poruche zraku, ktorou WU trpí, ani aké bolo v tom čase stanovisko CBR k tejto poruche.

18 WU potom viac ako desať rokov pracoval ako profesionálny vodič. Počas tohto obdobia šoféroval nákladné vozidlá v Holandsku a v zahraničí bez akýchkoľvek problémov alebo nehôd, pričom celkovo najazdil viac ako milión kilometrov.

19 V rámci žiadosti o obnovu vodičského preukazu, ktorú WU podal v roku 2016, CBR rozhodnutím zo 14. februára 2017 zamietol pôvodnú žiadosť o vyhlásenie o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla. Napriek priaznivému stanovisku oftalmológa z 11. januára 2017 a lekárskej správe vyhotovenej iným lekárom z 25. augusta 2016, ktorý tiež uznal WU za spôsobilého na vedenie vozidla, CBR usúdil, že WU nespĺňa minimálnu normu, podľa ktorej horizontálne zorné pole oboch očí nesmie byť menšie ako 160°, ako sa uvádza v bode 3.3 písm. b) prílohy k ministerskej vyhláške z roku 2000.

20 WU podal proti tomuto rozhodnutiu sťažnosť. CBR zamietol sťažnosť rozhodnutím z 13. júla 2017 ako nedôvodnú.

21 WU podal odvolanie proti rozsudku, ktorým bola jeho žaloba tiež vyhlásená súdom prvého stupňa za nedôvodnú. Vo svojom odvolaní tvrdil, že tak bod 6.4 prílohy III k smernici 2006/126, ako aj bod 3.3 písm. b) prílohy k ministerskej vyhláške z roku 2000 nepredstavujú striktnú minimálnu normu. Podľa jeho názoru mu preto bolo možné vydať vyhlásenie o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla, aj keď má obmedzenejšie zorné pole, ako vyžadujú tieto ustanovenia.

22 Rozsudkom z 27. februára 2019 Raad van State (Štátna rada, Holandsko) vyhlásila toto odvolanie za nedôvodné a potvrdila rozsudok súdu prvého stupňa. Konštatovala, že bod 6.4 prílohy III k smernici 2006/126 predstavuje minimálnu normu pre požadované zorné pole, z ktorej nie je možné urobiť žiadnu výnimku. Bod 3.3 písm. b) prílohy pripojenej k ministerskej vyhláške z roku 2000 je správnou implementáciou tohto bodu 6.4. Keďže sa zistilo, že WU má binokulárne horizontálne zorné pole menšie ako 160° a že z tohto dôvodu nespĺňa normu týkajúcu sa zorného poľa, CBR správne odmietol vydať požadované vyhlásenie o spôsobilosti, napriek skutočnosti, že dvaja lekári vydali k takejto žiadosti priaznivé stanovisko. CBR preto nemohol zohľadniť individuálne záujmy WU a urobiť výnimku v jeho prospech.

23 WU podal 27. augusta 2018 druhú žiadosť o vyhlásenie o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla s cieľom získať vodičský preukaz na motorové vozidlá zaradených do skupín C a CE v Holandsku. V rámci tejto druhej žiadosti považoval CBR za potrebné, aby bola zraková ostrosť WU opäť vyšetrená, pričom vyšetrenie mal vykonať iný oftalmológ ako ten, ktorý sa vyjadril v rámci prvej žiadosti. Vo svojej správe z 11. októbra 2018 tento druhý oftalmológ uviedol po prvé, že horizontálne zorné pole WU bolo menšie ako 160°, po druhé, že od jeho nehody v roku 1989 bola strata zorného poľa stabilná a po tretie, že s týmto zorným poľom WU už dvakrát získal priaznivé stanovisko na vedenie motorových vozidiel. Uvedený oftalmológ ho preto považoval za spôsobilého na vedenie motorových vozidiel skupín C a CE.

24 V rozhodnutí z 13. marca 2019 však CBR opäť odmietol vydať WU požadované vyhlásenie o spôsobilosti, pretože WU nespĺňal minimálnu normu horizontálneho zorného poľa oboch očí, ktoré nemohlo byť menšie ako 160°.

25 WU podal proti tomuto rozhodnutiu sťažnosť. CBR zamietol sťažnosť rozhodnutím zo 16. júla 2019 ako nedôvodnú. Podľa CBR správa druhého oftalmológa preukázala stratu zorného poľa na ľavej strane oboch očí. Horizontálne zorné pole je teda menšie ako 160°. V dôsledku toho WU nespĺňal požiadavku stanovenú v bode 3.3 písm. b) prílohy pripojenej k ministerskej vyhláške z roku 2000, ani požiadavky bodu 3.4 písm. b) tejto prílohy, v ktorom sa stanovuje možnosť uznať vodiča z povolania, ktorý už je držiteľom jedného alebo viacerých vodičských preukazov skupiny 2 a ktorý náhle stratil zrak na jedno oko, za spôsobilého na vedenie motorových vozidiel, s cieľom získať vodičský preukaz skupiny 2 s geografickým obmedzením na Holandsko, po adaptačnom období trvajúcom najmenej tri mesiace a na základe priaznivého stanoviska oftalmológa. Podľa CBR totiž nie je WU slepý na jedno oko, ale trpí hemianopiou, čo znamená, že je čiastočne slepý na ľavú aj pravú polovicu zorného poľa. Daná hemianopia je homonymná, čo znamená, že strata zorného poľa sa vyskytla v oboch očiach na tej istej strane (na ľavej).

26 Rozsudkom z 21. mája 2021 súd prvého stupňa vyhlásil žalobu WU proti tomuto poslednému uvedenému rozhodnutiu za nedôvodnú. Zastával názor, že CBR správne uviedol, že bod 3.4 písm. b) prílohy pripojenej k ministerskej vyhláške z roku 2000 sa na prípad WU nevzťahuje, keďže WU nie je slepý na jedno oko, ale trpí homonymnou hemianopiou. Tento súd nenašiel žiadny dôvod na to, aby toto rozhodnutie považoval za nezákonné vzhľadom na okolnosti uvádzané WU, podľa ktorých je zrakovo postihnutý od jedného roka, kompenzuje nedostatok celého zorného poľa a má ostrý zrak, a to napriek priaznivému stanovisku oftalmológa z 11. októbra 2018. Podľa uvedeného súdu kogentná povaha bodu 3.4 písm. b) prílohy pripojenej k ministerskej vyhláške z roku 2000 neumožňuje zohľadniť individuálne záujmy WU.

27 WU sa proti tomuto rozhodnutiu odvolal na Raad van State (Štátna rada, Holandsko), ktorý je vnútroštátnym súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Tvrdí najmä, že tri stanoviská vypracované rôznymi lekármi ho považovali za spôsobilého na vedenie nákladného

vozidla. Je pravda, že má obmedzené zorné pole, ale toto obmedzenie existuje už od útleho veku a je plne kompenzované spôsobom, akým pozoruje premávku a pohybuje hlavou. WU podporuje tento názor predložením vyjadrenia neuropsychológa, ktorý uvádza, že WU má tak dobre vyvinutý spôsob pozorovania premávky, že môže normálne vizuálne fungovať. Podľa WU okolnosť, že osoba, ktorá má zrakovú poruchu, ale má prijateľný zrak, je oprávnená viesť motorové vozidlo skupín C a CE, nie je v rozpore s účelom systému vyhlásenia o telesnej a duševnej spôsobilosti na vedenie motorových vozidiel. Situácia takejto osoby odôvodňuje udelenie výnimky z požiadavky stanovenej v bode 3.3 písm. b) prílohy pripojenej k ministerskej vyhláške z roku 2000, rovnako ako existuje výnimka pre prípad straty zraku na jedno oko, stanovenej v bode 3.4 písm. b) tejto prílohy.

28 Vnútroštátny súd konštatuje, že z lekárskeho hľadiska WU nespĺňa minimálnu normu, podľa ktorej musí mať binokulárne horizontálne zorné pole aspoň 160°, stanovenú v bode 6.4 prílohy III k smernici 2006/126. Zastáva však názor, že to neznamená, že nie je spôsobilý viesť motorové vozidlá skupín C a CE. Vzniká otázka, či by sa WU nemal považovať za spôsobilého na vedenie takýchto vozidiel na základe výkladu bodu 6.4 prílohy III k smernici 2006/126 v tom zmysle, že minimálnu normu, ktorú stanovuje, spĺňa osoba, ktorá kompenzuje obmedzenie horizontálneho zorného poľa. Vnútroštátny súd si tiež kladie otázku, či je možné uplatniť zásadu proporcionality pri prijímaní rozhodnutí o obnovení vodičského preukazu, aj keď požiadavka stanovená v bode 6.4 prílohy III k smernici 2006/126 nestanovuje žiadnu výnimku. Tento súd uvádza, že pri posudzovaní primeranosti rozhodnutia, ktoré sa má prijať, by sa okrem záverov lekárskych znalcov týkajúcich sa telesnej a duševnej spôsobilosti žiadateľa viesť motorové vozidlá mohla zohľadniť aj skutočnosť, že je preukázané, že tento žiadateľ bol predtým schopný bezpečne viesť motorové vozidlá a že vodičský preukaz, o ktorý žiada, sa používa v rámci výkonu povolania. V tejto súvislosti treba venovať pozornosť článku 15 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“), v ktorom sa uvádza, že každý má právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania.

29 Za týchto podmienok Raad van State (Štátna rada) rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa bod 6.4 prílohy III k smernici [2006/126], predovšetkým stanovené horizontálne zorné pole oboch očí aspoň 160°, vykladať v zmysle zásady proporcionality v tom zmysle, že aj osoba, ktorá z lekárskeho hľadiska nespĺňa túto normu, ale podľa názoru rôznych lekárskych odborníkov je napriek tomu spôsobilá viesť nákladné vozidlo, môže splniť danú normu?

2. V prípade zápornej odpovede na túto otázku, existuje potom v rámci smernice [2006/126] priestor na posúdenie proporcionality v konkrétnom prípade, hoci norma v bode 6.4 prílohy III k tejto smernici nestanovuje žiadnu možnosť na to, aby sa v takých prípadoch urobili výnimky?

3. Keď ide o tento prípad, ktoré skutočnosti môžu byť relevantné pri posudzovaní otázky, či je v konkrétnom prípade možné odkloniť sa od zorného poľa v zmysle bodu 6.4 prílohy III k smernici [2006/126]?“

O prejudiciálnych otázkach

30 Svojimi otázkami, ktoré treba posudzovať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či bod 6.4 prílohy III k smernici 2006/126, vykladaný s ohľadom na zásadu proporcionality a v súlade s článkom 15 Charty, sa má vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby v konkrétnom prípade bolo možné osobu, ktorá zo zdravotného hľadiska nespĺňa požiadavku, ktorú stanovuje pre vodičov skupiny 2, konkrétne vodičov vozidiel skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E, nesmie byť horizontálne zorné pole oboch očí menšie ako 160°, považovať za osobu spĺňajúcu túto požiadavku, vzhľadom na to, že je podľa viacerých lekárskych odborníkov skutočne spôsobilá viesť motorové vozidlo patriace do jednej z týchto skupín.

31 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že smernica 2006/126, ako vyplýva z jej odôvodnenia 8, uskutočňuje minimálnu harmonizáciu požiadaviek, za ktorých sa vodičský preukaz upravený v jej článku 1 vydáva. Tieto požiadavky sú definované najmä v článkoch 4 a 7 tejto smernice a okrem iného sa týkajú minimálneho požadovaného veku, spôsobilosti viesť motorové vozidlá, skúšok, ktoré musí žiadateľ absolvovať, a jeho bydliska na území členského štátu vydávajúceho vodičský preukaz. Okrem toho sa podľa článku 2 ods. 1 uvedenej smernice vodičské preukazy vydané členskými štátmi vzájomne uznávajú.

32 Podľa článku 7 ods. 1 písm. a) smernice 2006/126 sa vodičské preukazy vydávajú len žiadateľom, ktorí zložili skúšku zručností a správania, ako aj teoretickú skúšku a ktorí spĺňajú minimálne požiadavky telesnej a duševnej spôsobilosti v súlade s ustanoveniami príloh II a III k tejto smernici. Článok 7 ods. 3 písm. a) uvedenej smernice okrem toho vyžaduje, aby obnovenie vodičského preukazu bolo podmienené splnením týchto minimálnych požiadaviek týkajúcich sa telesnej a duševnej spôsobilosti držiteľov vodičských preukazov pre vozidlá skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E. Tieto ustanovenia sú tak formulované kogentným spôsobom.

33 Treba poznamenať, že bod 6.4 druhý odsek prílohy III k smernici 2006/126, ktorý vo francúzskej verzii stanovuje, že horizontálne zorné pole oboch očí nesmie byť menšie ako 160°, je tiež formulovaný kogentným spôsobom. Hoci, ako zdôraznila Európska komisia, v niektorých jazykových verziách smernice, ako napríklad v anglickej („should“), nemeckej („sollte“) a fínskej („olisi oltava“) verzii, toto ustanovenie obsahuje menej reštriktívne sloveso ako vo francúzskej verzii, iné jazykové verzie, ako napríklad španielska („deberá“), talianska („deve“), holandská („dient“) a portugalská („deve“) verzia, tiež používajú reštriktívne sloveso.

34 V súlade s ustálenou judikatúrou sa nemôže formulácia použitá v jednej z jazykových verzií ustanovenia práva Únie chápať ako jediný základ na výklad tohto ustanovenia, prípadne sa nemôže považovať za ustanovenie, ktoré má prednosť pred inými jazykovými verziami. Potreba jednotného uplatňovania, a teda výkladu aktu Únie totiž vylučuje, aby bol tento akt posudzovaný izolovane v jednej zo svojich jazykových verzií, ale naopak, vyžaduje, aby bolo predmetné ustanovenie vykladané v závislosti od všeobecnej systematiky a účelu právnej úpravy, ktorej je súčasťou, najmä v zmysle všetkých jazykových verzií (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. novembra 1969, Stauder, 29/69, EU:C:1969:57, body 2 a 3; z 30. júna 2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, bod 36, ako aj z 18. januára 2024, Regionalna direkcija „Avtomobilna administracija“ Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, bod 43).

35 Pokiaľ ide o všeobecnú systematiku smernice 2006/126, treba poznamenať, že v bode 6.4 prílohy III k tejto smernici sa neuvádza žiadna výnimka z požiadavky, aby vodiči skupiny 2, vymedzenej v bode 1.2 tejto prílohy mali horizontálne zorné pole oboch očí najmenej 160°, zatiaľ čo v bode 6 druhom odseku uvedenej prílohy sa stanovuje výnimka pre vodičov skupiny 1, ktorí nespĺňajú normy týkajúce sa zrakovej ostrosti a zorného poľa.

36 Keďže podobná výnimka pre vodičov skupiny 2 neexistuje, musia títo vodiči vždy spĺňať požiadavky týkajúce sa zrakovej ostrosti a zorného poľa, keď žiadajú o vydanie nového vodičského preukazu alebo o obnovenie existujúceho vodičského preukazu.

37 Súdny dvor v tomto ohľade konštatoval, že normotvorca Únie vytvoril dve kategórie vodičov v závislosti od rozmerov vozidla, počtu prepravovaných cestujúcich a zodpovednosti, ktorá v dôsledku toho vyplýva z vedenia týchto vozidiel. Charakteristiky predmetných vozidiel, akými sú ich veľkosť, hmotnosť alebo ich ovládateľnosť, totiž odôvodňujú existenciu rozdielnych požiadaviek na vydanie vodičského preukazu na účely vedenia takýchto vozidiel (rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, bod 83).

38 Okrem toho situácia uvedená v bode 6.4 štvrtom odseku prílohy III k smernici 2006/126, ktorá sa má ako výnimka vykladať striktne, je odlišná od situácie obmedzenia horizontálneho zorného poľa oboch očí. Podľa tohto ustanovenia je možné, aby po výraznej strate zraku na jedno oko bola osoba po uplynutí adaptačného obdobia a na základe priaznivého stanoviska zo strany odborníkov na zrak a vedenie vozidla opäť považovaná za spôsobilú na vedenie vozidla. Významná strata zraku na jedno oko však nemusí nevyhnutne znamenať, že horizontálne zorné pole oboch očí je obmedzené, takže situácie príslušných vodičov nie sú porovnateľné.

39 Pokiaľ ide o účel smernice 2006/126, táto smernica ustanovuje, ako to vyplýva z jej odôvodnenia 8, minimálnu harmonizáciu požiadaviek na vydanie vodičských preukazov, pričom cieľom tejto harmonizácie je najmä stanovenie požiadaviek potrebných na vzájomné uznávanie uvedených vodičských preukazov a zároveň dosiahnutie účelu uvedenej smernice, ktorým je prispievať k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky (pozri v tomto zmysle rozsudok z 18. januára 2024, Regionalna direkcija „Avtomobilna administracija“ Pleven, C-227/22, EU:C:2024:57, bod 27 a citovanú judikatúru). Toto odôvodnenie 8 v tomto zmysle uvádza, že z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky by sa mali ustanoviť minimálne požiadavky na vydanie vodičského preukazu a je potrebné harmonizovať normy týkajúce sa vodičských skúšok a udeľovania oprávnení.

40 Minimálne požiadavky na telesnú a duševnú spôsobilosť na vedenie motorového vozidla vymenované v prílohe III k smernici 2006/126 boli v súlade s článkom 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ stanovené s cieľom splniť požiadavky bezpečnosti cestnej premávky (rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, bod 58).

41 Stanovením minimálnej hranice horizontálneho zorného poľa oboch očí, pre vodičov skupiny 2 v zmysle tejto prílohy teda smernica 2006/126 sleduje cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, a preto zodpovedá cieľu všeobecného záujmu Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, bod 51).

42 V tomto kontexte je nutné pripomenúť, že na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky je dôležité, aby osoby, ktorým sa vydá vodičský preukaz, mali primeranú fyzickú zdatnosť, najmä pokiaľ ide o ich zrak, pretože fyzické vady môžu mať významné následky. Je v skutočnosti

všeobecne známe, že zrak zohráva hlavnú funkciu pri vedení motorového vozidla, a teda čím je táto funkcia obmedzenejšia, tým je nevyhnutnejšie posúdiť požiadavky bezpečnosti cestnej premávky (rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, bod 54).

43 Ako však zdôraznila Komisia, uznanie určitej miery voľnej úvahy, ktorá by v konkrétnom prípade umožnila považovať za spôsobilú na vedenie motorového vozidla osobu, ktorá zo zdravotného hľadiska nespĺňa požiadavku stanovenú v bode 6.4 prílohy III k smernici 2006/126, ale ktorá je podľa viacerých lekárskych odborníkov skutočne spôsobilá viesť nákladné vozidlo, by mohlo viesť v jednotlivých členských štátoch k rozdielnym prístupom, čo by mohlo narušiť ciele tejto smernice.

44 Je dôležité dodať, že existencia priaznivých stanovísk týkajúcich sa spôsobilosti viesť motorové vozidlá, ktoré vydali oftalmológovia, nemôže v konkrétnom prípade odôvodniť neuplatnenie požiadavky stanovenej v bode 6.4 prílohy III k smernici 2006/126, keďže z odôvodnenia 9 a článku 7 ods. 3 písm. a) tejto smernice jednoznačne vyplýva, že sa od dotknutej osoby vyžaduje dôkaz o splnení minimálnej normy stanovenej v bode 6.4 druhom pododseku, a nie dôkaz o uvedenej spôsobilosti a že oftalmologické stanoviská alebo správy nemôžu nahradiť absenciu takéhoto dôkazu.

45 Vzhľadom na všeobecnú systematiku a účel smernice 2006/126 sa teda bod 6.4 druhý odsek jej prílohy III nemôže vykladať v tom zmysle, že výnimka môže byť udelená vodičom skupiny 2, ktorí zo zdravotného hľadiska nespĺňajú požiadavku stanovenú v tomto ustanovení, ale ktorí sú podľa viacerých lekárskych odborníkov skutočne spôsobilí viesť vozidlo jednej zo skupín patriacich do tejto skupiny.

46 Pokiaľ ide o posúdenie primeranosti rozhodnutia o obnovení vodičského preukazu, ktoré sa má v konkrétnom prípade prijať, vnútroštátny súd zdôrazňuje, že okrem záverov odborníkov týkajúcich sa spôsobilosti žiadateľa viesť motorové vozidlo by bolo možné zohľadniť skutočnosť, že je preukázané, že žiadateľ bol predtým schopný bezpečne viesť motorové vozidlo a že tento vodičský preukaz používal v rámci výkonu povolania, s ohľadom na článok 15 Charty, ktorý stanovuje, že každý má právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania.

47 V tejto súvislosti vyváženie požiadaviek bezpečnosti cestnej premávky na jednej strane a iných práv a záujmov, vrátane mobility pre všetkých a prístupu k povolaniu profesionálneho vodiča, na strane druhej už vykonal normotvorca Únie, ktorý má širokú mieru voľnej úvahy v súvislosti s takýmito zložitými lekárskymi stanoviskami, o aké ide vo veci samej, pričom sa snaží v čo najväčšej miere obmedziť akýkoľvek zásah do práv osôb so zrakovým postihnutím (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, body 52 a 62). Prijal teda normy stanovené v smernici 2006/126, pričom zohľadnil najmä závery správy s názvom „New standards for the visual functions of drivers“, na ktorú sa odvoláva vnútroštátny súd a ktorú v máji 2005 zverejnila pracovná skupina „Zrak“ zriadená Výborom pre vodičské preukazy ustanoveným podľa článku 9 tejto smernice.

48 Treba pritom pripomenúť, že bod 6.4 druhý odsek prílohy III k smernici 2006/126 stanovuje, ako vyplýva z bodov 33 až 45 tohto rozsudku, jednoznačnú požiadavku, že horizontálne zorné pole oboch očí nesmie byť menšie ako 160°.

49 Za týchto okolností nie je možné podať taký výklad tohto ustanovenia, aký by v konkrétnom prípade umožnil odchýliť sa od jasného pravidla stanovujúceho túto minimálnu hodnotu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, bod 71).

50 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené dôvody treba na položené otázky odpovedať tak, že bod 6.4 prílohy III k smernici 2006/126 sa má s ohľadom na zásadu proporcionality a v súlade s článkom 15 Charty vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby v konkrétnom prípade bolo možné osobu, ktorá zo zdravotného hľadiska nespĺňa v ňom stanovenú požiadavku, podľa ktorej u vodičov skupiny 2, teda vodičov vozidiel skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E, nesmie byť horizontálne zorné pole oboch očí menšie ako 160°, považovať za osobu spĺňajúcu túto požiadavku, vzhľadom na to, že je podľa viacerých lekárskych odborníkov skutočne spôsobilá viesť motorové vozidlo patriace do jednej z týchto skupín.

O trovách

51 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

Bod 6.4 prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch, zmenenej smernicou Komisie 2009/113/ES z 25. augusta 2009, vykladaný s ohľadom na zásadu proporcionality a v súlade s článkom 15 Charty základných práv Európskej únie

sa má vykladať v tom zmysle, že:

bráni tomu, aby v konkrétnom prípade bolo možné osobu, ktorá zo zdravotného hľadiska nespĺňa v ňom stanovenú požiadavku, podľa ktorej u vodičov skupiny 2, teda vodičov vozidiel skupín C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E, nesmie byť horizontálne zorné pole oboch očí menšie ako 160°, považovať za osobu spĺňajúcu túto požiadavku, vzhľadom na to, že je podľa viacerých lekárskych odborníkov skutočne spôsobilá viesť motorové vozidlo patriace do jednej z týchto skupín.

Podpisy