

LA DESIGUALDAD DE TRATO DE LOS TRABAJADORES DISCAPACITADOS NO SIEMPRE CONSTITUYE INFRACCIÓN DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD DE TRATO

Comentario a la [Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de mayo de 2014 –asunto C-356/12](#)

Antonio Tapia Hermida

Profesor Titular. Universidad Complutense de Madrid

1. LA DISCAPACIDAD

La discapacidad «es un concepto evolutivo que se deriva de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras causadas por las actitudes de los demás o presentes en el entorno, que dificultan su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con los demás y con la misma dignidad» ([Resolución del Parlamento Europeo, de 25 de octubre de 2011](#), sobre la movilidad y la inclusión de las personas con discapacidad y la Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020). No es sinónimo de «deficiencia», pero la abarca, en cuanto suponga dificultad de participación en la vida social.

La igualdad es elemento constitutivo de la noción misma de discapacitado, siendo personas con discapacidad aquellas que presentan deficiencias, previsiblemente permanentes, que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás (art. 4.1 [RDL 1/2013, de 29 de noviembre –RDLD–](#)). No es cuestionable que las personas con discapacidad disfruten de los mismos derechos que los demás ciudadanos conforme a nuestro ordenamiento jurídico (art. 7.1 [RDLD](#)). Por ello «las personas con discapacidad tienen derecho al trabajo, en condiciones que garanticen la aplicación de los principios de igualdad de trato y no discriminación» (art. 35.1 [RDLD](#)). Lo cual es consecuente con la afirmación de que «el principio de igualdad de trato forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión», siendo un principio general del Derecho de la Unión que reviste carácter fundamental, consagrado actualmente por los artículos 20 y 21 de la [Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea](#), la cual, con arreglo al artículo 6 del TUE, apartado 1, párrafo primero, tiene desde el 1 de diciembre de 2009 el mismo valor jurídico que los Tratados (precisa la sentencia objeto de comentario, reiterando la [STJUE Z., C-363/12, EU:C:2014:159](#) y el [ATJUE Rivas Montes, C-178/12, EU: C:2013:150](#)).

2. EL CASO: SÍNTESIS DEL SUPUESTO DE HECHO

Según se indica en la sentencia objeto de comentario, mediante resolución administrativa, el Landratsamt Schwandorf accedió parcialmente a la solicitud del Sr. G. de expedición de un nuevo permiso de conducción de vehículos de motor comprendidos en las categorías A, A1 y BE, pero le denegó la expedición de un nuevo permiso de conducción para vehículos de las categorías C1 y C1E, a saber, en particular camiones y otros vehículos pesados, motivando esa denegación en el hecho de que un examen oftalmológico había puesto de manifiesto que el Sr. G. sufría una ambliopía unilateral que implicaba una acusada pérdida funcional de la visión de un ojo. Aunque su agudeza visual central en el ojo izquierdo alcanzaba 1,0, y era plena por tanto, y la agudeza visual binocular también alcanzaba ese valor, en el examen oftalmológico el Sr. G. solo había sido capaz con el ojo derecho de distinguir movimientos de la mano. Por tanto, se estimó que la agudeza visual del ojo derecho del Sr. G. no cumplía las exigencias previstas por la legislación alemana para la expedición de un permiso de conducción de vehículos de aquellas últimas categorías.

Ya en trámite jurisdiccional se acordaron diligencias probatorias y en especial un dictamen pericial para determinar el estado de la visión del Sr. G. y manifestar si estaba en condiciones de compensar sus limitaciones relativas a la visión espacial, y si esa capacidad de compensación se producía al margen de su voluntad. Mediante otro dictamen pericial se inquirió sobre si existían, desde el punto de vista científico, razones justificadas para denegar la expedición del permiso de conducción de las categorías C1 y C1E (camiones y otros vehículos pesados) a las personas con visión monocular por causas anatómicas o funcionales aunque se acreditara que tales personas eran capaces de compensar suficientemente las eventuales alteraciones de su visión, y si la conducción por dichas personas de vehículos comprendidos en tales categorías no creaba un riesgo para la seguridad vial mayor que la conducción de los mismos vehículos por personas que no tienen la visión alterada en absoluto. Manifestándose los peritos acerca de la probabilidad de una eventual pérdida de visión de un ojo cuando la persona afectada está al volante de un vehículo comprendido en las categorías C1 y C1E, así como sobre la cuestión de si tal pérdida de visión podía producirse de forma tan repentina que el conductor necesitase una agudeza visual completa para conseguir detener el vehículo en el arcén de la carretera.

A la vista de las pruebas practicadas el tribunal, *a quo*, estimó que no existía inconveniente alguno para que el Sr. G. pudiese conducir camiones y otros vehículos pesados. Pero a la vista de la legislación nacional aplicable (alemana), coincidente y dictada conforme a las exigencias establecidas por el anexo III de la [Directiva 2006/126/CE](#), sobre el permiso de conducción, concluyó que no se le podía expedir el correspondiente permiso de conducción. Por ello aquel órgano jurisdiccional estimando que la imposibilidad de que personas como el Sr. G. accedan a las actividades profesionales cuyo ejercicio está sujeto legalmente o en la práctica a la condición de ser autorizado a conducir vehículos de las categorías C1 y C1E (camiones y otros vehículos pesados) constituía una discriminación en razón de la discapacidad de la persona afectada, planteó al TJUE la siguiente cuestión prejudicial: «¿Es compatible con los artículos 20, 21, apartado 1, y 26 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el punto 6.4 del anexo III de la Directiva 2006/126/CE (...), en la medida en que esta disposición (sin admitir excepciones)

exige a los candidatos a obtener un permiso de conducción (para vehículos) de las categorías C1 y C1E una agudeza visual mínima de 0,1 en el ojo que esté en peores condiciones, aunque dichas personas vean con ambos ojos y con ellos posean un campo visual normal?».

3. LA «JUSTIFICACIÓN OBJETIVA» DE LA DIFERENCIA DE TRATO EN EL ACCESO AL TRABAJO DE PERSONAS DISCAPACITADAS

Las personas discapacitadas (*persons with disabilities*) se definen en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, de 13 de diciembre de 2006, como aquellas que sufren a un deterioro físico, mental, intelectual o sensorial (*physical, mental, intellectual or sensory impairment*) de larga duración (*long-term*), bien que no necesariamente permanente, que les impide, dada la interacción de diferentes barreras, una plena y efectiva vida social y en relación con los demás. Habiendo precisado la jurisprudencia del TJUE que el concepto de «discapacidad», a efectos de la [Directiva 2000/78/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000](#), relativa al establecimiento de un marco general para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación, debe entenderse como referido a una limitación, derivada en particular de dolencias físicas, mentales o psíquicas, a largo plazo, que, al interactuar con diversas barreras, puede impedir la participación plena y efectiva de la persona de que se trate en la vida profesional en igualdad de condiciones con los demás trabajadores (SSTJUE [HK Danmark, asuntos acumulados C-335/11 y C-337/11](#), [EU:C:2013:1419](#) y [Z.](#), [EU:C:2014:159](#)).

Ciertamente «una deficiencia o dolencia física, mental o psíquica no constituye en todo caso una discapacidad. Todo depende del entorno en el que la persona afectada se desenvuelva y de los obstáculos a los que se enfrente cuando su deficiencia entre en contacto con el entorno». Habida cuenta de que la ambliopía del Sr. G. le impedía acceder a la profesión de conductor de camiones, sí debía considerarse esa dolencia comprendida en el concepto de discapacidad (Conclusiones 36 y 40 de las presentadas, Abogado General, Sr. Yves Bot, el 18 de julio de 2013, en el asunto de referencia). Apreciación que ha de ponerse en relación con el mandato contenido en el artículo 21 de la [Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea](#), el cual, como precisa la sentencia objeto de comentario, exige que el legislador de la Unión no establezca ninguna diferencia de trato en razón de una limitación, derivada en particular de dolencias físicas, mentales o psíquicas, a largo plazo, que, al interactuar con diversas barreras, puede impedir la participación plena y efectiva de la persona de que se trate en la vida profesional en igualdad de condiciones con las demás personas, a menos que esa diferencia de trato esté objetivamente justificada.

Conviene recordar que, no obstante aquel mandato, la jurisprudencia del TJUE tiene declarado, en el contexto de la edad o el sexo, que una diferencia de trato basada en una característica relacionada con esos motivos no constituye una discriminación, esto es, una infracción del precitado artículo 21, apartado 1, de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea cuando, debido a la naturaleza de una actividad profesional o al contexto en que se lleve a cabo, dicha característica constituya un requisito profesional esencial y determinante (SSTJUE [Wolf, C-229/08](#),

[EU:C:2010:3](#), y [Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573](#); y acerca de la discriminación por razón de sexo las Sentencias [Johnston, C-222/84, EU:C:1986:206](#), y [Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523](#)).

En ese contexto de apreciaciones, y respecto de la discapacidad objeto de consideración en la sentencia objeto de comentario, se plantea la cuestión de si acaso la expedición de permisos de circulación de camiones y otros vehículos pesados a las personas que la padecen, podría ser contraria a la mejora de la seguridad vial, que viene siendo un objetivo de interés general de la Unión (SSTJUE [van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363](#); [Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195](#); [Comisión/Finlandia, C-54/05, EU:C:2007:168](#); [Comisión/Italia, C-110/05, EU:C:2009:66](#); [Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133](#); [Comisión/Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651](#); [Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324](#); y [Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655](#)). Precisándose, que al fijar en su anexo III para los conductores de camiones y vehículos pesados un umbral mínimo de agudeza visual del ojo en peores condiciones muy superior al exigido a los demás conductores, la Directiva 2006/126/CE pretende mejorar la seguridad vial y responde así a un objetivo de interés general.

Consecuentemente, dada la estrecha relación existente entre la seguridad vial, la protección de la salud de los usuarios de las vías de circulación y la prestación del trabajo de camionero y conductor de otros vehículos pesados, cuando, conforme al artículo 8 de la [Directiva 2006/126/CE](#), sobre el permiso de conducción, el legislador de la Unión adaptó las normas mínimas en materia de agudeza visual exigible a los conductores al progreso científico y técnico, optó por dar prioridad a las consideraciones relacionadas con la mejora de la seguridad vial. Por ello, concluye la sentencia objeto de comentario, «el hecho de que el legislador de la Unión, en aras de no comprometer la seguridad vial, haya decidido no suprimir toda exigencia mínima de agudeza visual del ojo en peores condiciones a los conductores de camiones y otros vehículos pesados, como sí lo hizo con respecto los demás conductores, no determina que esa medida tuviera un carácter desproporcionado», al haber ponderado adecuadamente los imperativos de seguridad vial, por un lado, y el derecho de las personas afectadas por una discapacidad visual a la no discriminación, por otro. En fin, que las limitaciones para el acceso a la profesión de camionero y conductor de otros vehículos pesados, que resultan para quienes sufren una discapacidad física relativa a la visión incompatible con los requisitos establecidos en el anexo III de la Directiva 2006/126/CE, sobre el permiso de conducción, no infringen los artículos 21 y 26 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y consiguientemente son válidas y ajustadas a Derecho.

4. TRASCENDENCIA DE LA DOCTRINA SENTADA Y PROBABILIDAD DE CONSOLIDACIÓN FUTURA

La Sentencia de 22 de mayo de 2014 de la Sala Quinta del TJUE, dictada en el asunto C-356/12, y que es objeto de comentario, reúne las virtudes del equilibrio y de la ecuanimidad, al establecer, por una parte, con rotundidad el principio de igualdad de trato en materia laboral de las personas con discapacidad, y, por otra parte, la posibilidad de que las limitaciones derivadas de la discapacidad padecida puedan impedir su acceso a determinadas profesiones, doctrina cuya consolidación futura no parece dudosa.