Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

22 maggio 2014*

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti — Direttiva 2006/126/CE — Allegato III, punto 6.4 — Validità — Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea — Articoli 20, 21, paragrafo 1, e 26 — Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità — Patente di guida — Idoneità fisica e mentale per la guida di un veicolo a motore — Norme minime — Acutezza visiva — Parità di trattamento — Impossibilità di deroghe — Proporzionalità»

Nella causa C-356/12,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Germania), con decisione del 5 luglio 2012, pervenuta in cancelleria il 27 luglio 2012, nel procedimento

Wolfgang Glatzel

contro

Freistaat Bayern,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente di sezione, E. Juhász, A. Rosas (relatore), D. Šváby e C. Vajda, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: M. Aleksejev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 20 giugno 2013,

considerate le osservazioni presentate:

— per W. Glatzel, da E. Giebler, Rechtsanwalt;

— per il Freistaat Bayern, da M. Niese, in qualità di agente;

— per il governo tedesco, da T. Henze e K. Petersen, in qualità di agenti;

— per il Parlamento europeo, da A. Troupiotis e P. Schonard, in qualità di agenti;

— per il Consiglio dell'Unione europea, da E. Karlsson, R. Wiemann e Z. Kupčová, in qualità di agenti;

* Lingua processuale: il tedesco.

— per la Commissione europea, da G. Braun e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 18 luglio 2013,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sulla conformità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403, pag. 18, e rettificativo GU 2009, L 19, pag. 67), come modificata dalla direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009 (GU L 223, pag. 31; in prosieguo: la «direttiva 2006/126»), agli articoli 20, 21, paragrafo 1, e 26 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), con riferimento alle norme minime di idoneità fisica alla guida di un veicolo a motore relative all'acutezza visiva.

2 Tale domanda è stata sollevata nell'ambito di una controversia tra il sig. Glatzel e il Freistaat Bayern in merito alla decisione con la quale al sig. Glatzel è stata negata la patente di guida per veicoli delle categorie C1 e C1E, quali definite dalla direttiva 2006/126, giacché l'acutezza visiva del suo occhio meno sano non raggiunge il minimo prescritto all'allegato III, punto 6.4, di detta direttiva.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3 La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, approvata, a nome della Comunità europea, con la decisione 2010/48/CE del Consiglio, del 26 novembre 2009 (GU 2010, L 23, pag. 35; in prosieguo: la «convenzione ONU sulla disabilità»), enuncia, alla lettera e) del preambolo, quanto segue:

«Gli Stati parti della presente convenzione,

(...)

e) riconoscendo che la disabilità è un concetto in evoluzione e che la disabilità è il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società su base di uguaglianza con gli altri».

4 Ai sensi dell'articolo 1 di tale convenzione, rubricato «Scopo»:

«Scopo della presente convenzione è promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità e promuovere il rispetto per la loro intrinseca dignità.

Per persone con disabilità si intendono coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri».

5 L'articolo 2 della medesima convenzione, rubricato «Definizioni», prevede quanto segue:

«Ai fini della presente convenzione:

(...)

per “discriminazione fondata sulla disabilità” si intende qualsivoglia distinzione, esclusione o restrizione sulla base della disabilità che abbia lo scopo o l’effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento, il godimento o l’esercizio, su base di uguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali in campo politico, economico, sociale, culturale, civile o in qualsiasi altro campo. Essa include ogni forma di discriminazione, compreso il rifiuto di un accomodamento ragionevole;

(...)».

6 L’articolo 4 della convenzione ONU sulla disabilità, rubricato «Obblighi generali», recita:

«1. Gli Stati parti si impegnano a garantire e promuovere la piena realizzazione di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali per tutte le persone con disabilità senza discriminazioni di alcun tipo sulla base della disabilità. A tal fine, gli Stati parti si impegnano:

a) ad adottare tutte le misure legislative, amministrative e di altra natura adeguate ad attuare i diritti riconosciuti nella presente convenzione;

b) ad adottare tutte le misure, incluse quelle legislative, idonee a modificare o ad abrogare qualsiasi legge, regolamento, consuetudine e pratica vigente che costituisca una discriminazione nei confronti di persone con disabilità;

c) a tener conto della protezione e della promozione dei diritti umani delle persone con disabilità in tutte le politiche e in tutti i programmi;

d) ad astenersi dall’intraprendere ogni atto o pratica che sia in contrasto con la presente convenzione ed a garantire che le autorità pubbliche e le istituzioni agiscano in conformità con la presente convenzione;

e) ad adottare tutte le misure adeguate ad eliminare la discriminazione sulla base della disabilità da parte di qualsiasi persona, organizzazione o impresa privata;

(...)».

7 A termini dell’articolo 5 della medesima convenzione, rubricato «Uguaglianza e non discriminazione»:

«1. Gli Stati parti riconoscono che tutte le persone sono uguali dinanzi alla legge e hanno diritto, senza alcuna discriminazione, a uguale protezione e uguale beneficio dalla legge.

2. Gli Stati parti vietano ogni forma di discriminazione fondata sulla disabilità e garantiscono alle persone con disabilità uguale ed effettiva protezione giuridica contro ogni discriminazione qualunque ne sia il fondamento.

3. Al fine di promuovere l’uguaglianza ed eliminare le discriminazioni, gli Stati parti adottano tutti i provvedimenti appropriati, per garantire che siano forniti accomodamenti ragionevoli.

4. Le misure specifiche che sono necessarie ad accelerare o conseguire de facto l’uguaglianza delle persone con disabilità non costituiscono una discriminazione ai sensi della presente convenzione».

8 L'articolo 27 della convenzione in parola, rubricato «Lavoro e occupazione», dispone, al paragrafo 1, lettera a), quanto segue:

«Gli Stati parti riconoscono il diritto al lavoro delle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri; segnatamente il diritto di potersi mantenere attraverso un lavoro liberamente scelto o accettato in un mercato del lavoro e in un ambiente lavorativo aperto, inclusivo e accessibile alle persone con disabilità. Gli Stati parti garantiscono e favoriscono l'esercizio del diritto al lavoro, anche a coloro i quali hanno acquisito una disabilità durante l'impiego, prendendo appropriate iniziative, anche legislative, in particolare al fine di:

a) vietare la discriminazione fondata sulla disabilità per tutto ciò che concerne il lavoro in ogni forma di occupazione, in particolare per quanto riguarda le condizioni di reclutamento, assunzione e impiego, la continuità dell'impiego, l'avanzamento di carriera e le condizioni di sicurezza e di igiene sul lavoro».

Il diritto dell'Unione

9 Ai sensi del considerando 8 della direttiva 2006/126:

«Per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, è opportuno fissare condizioni minime per il rilascio della patente di guida. Occorre procedere ad un'armonizzazione delle norme relative agli esami che i conducenti devono superare nonché al rilascio della patente di guida. Poiché a tal fine si dovrebbero definire le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida degli autoveicoli, occorrerebbe basare l'esame di guida su questi concetti e ridefinire le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di detti veicoli».

10 Il considerando 14 di tale direttiva così recita:

«Occorre adottare disposizioni specifiche per consentire l'accesso alla guida dei veicoli a persone disabili».

11 Il considerando 19 di detta direttiva precisa quanto segue:

«È opportuno consentire alla Commissione di adeguare al progresso scientifico e tecnico gli allegati da I a VI».

12 L'articolo 4 della direttiva 2006/126, rubricato «Categorie, definizioni e età minima», dispone:

«1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli a motore delle categorie definite in appresso. (...)

(...)

4. Autoveicoli:

(...)

d) categoria C1:

autoveicoli diversi da quelli nelle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 7 500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg;

e) categoria C1E:

— fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C1 e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12 000 kg;

— fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa autorizzata è superiore a 3 500 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12 000 kg;

— l'età minima per le categoria C1 e C1E è fissata a 18 anni, fatte salve le disposizioni per la guida di tali veicoli nella direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri [che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226, pag. 4)];

(...)».

13 A termini dell'articolo 7 di detta direttiva, rubricato «Rilascio, validità e rinnovo»:

«1. Il rilascio della patente di guida è subordinato:

a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni, nonché al soddisfacimento di norme mediche, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;

(...)

3. Il rinnovo della patente di guida nel momento in cui scade la sua validità amministrativa è subordinato:

a) al continuo rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida descritte nell'allegato III per le patenti di guida delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; (...)

(...)».

14 L'articolo 8 della medesima direttiva, rubricato «Adeguamento al progresso tecnico e scientifico», enuncia:

«Gli emendamenti necessari per adeguare al progresso scientifico e tecnico gli allegati da I a VI sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2».

15 Ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/126, rubricato «Comitato»:

«1. La Commissione è assistita dal comitato per la patente di guida.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto dell'articolo 8 della stessa».

16 L'allegato III della direttiva 2006/126 espone le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di un veicolo a motore, compresi i requisiti di vista. Ai fini di detto allegato i conducenti sono classificati in due gruppi: il gruppo 1, che comprende i conducenti di veicoli delle categorie A, A1, A2, AM, B, B1 nonché BE, e il gruppo 2, composto dai conducenti di veicoli delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 nonché D1E.

17 Quanto agli esami medici relativi alla vista, l'allegato IIII della direttiva 2006/126 prevede quanto segue:

«6. Il candidato alla patente di guida deve sottoporsi a esami appropriati per accertare la compatibilità della sua acutezza visiva con la guida dei veicoli a motore. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista sia adeguata, il candidato dovrà essere esaminato da un'autorità medica competente. Durante questo esame l'attenzione dovrà essere rivolta in particolare ai seguenti elementi: acutezza visiva, campo visivo, visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento e al contrasto, diplopia e altre funzioni visive che possono compromettere la guida sicura.

Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 che non soddisfano le norme riguardanti il campo visivo e l'acutezza visiva, il rilascio della patente può essere autorizzato in "casi eccezionali"; in questi casi il conducente deve essere sottoposto a un esame da parte di un'autorità medica competente per dimostrare l'assenza di altre patologie che pregiudichino la funzione visiva, fra cui la sensibilità all'abbagliamento e al contrasto e la visione crepuscolare. Il conducente o il candidato deve anche essere sottoposto a una prova pratica positiva svolta da un'autorità competente.

Gruppo 1:

6.1. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva binoculare, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,5 utilizzando i due occhi insieme.

Inoltre, il campo visivo orizzontale deve essere almeno di 120 gradi, l'estensione almeno di 50 gradi verso sinistra e verso destra e di 20 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 20 gradi rispetto all'asse centrale.

Qualora sia rilevata o dichiarata una malattia degli occhi progressiva, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata a condizione che il candidato si sottoponga a un esame periodico praticato da un'autorità medica competente.

6.2. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida che ha una perdita funzionale totale della vista da un occhio o che utilizza soltanto un occhio (per esempio in caso di diplopia), deve avere un'acutezza visiva di almeno 0,5, se del caso con lenti correttive. L'autorità medica competente deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo di tale occhio soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 6, comma 1.

6.3. A seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita della visione da un occhio, deve essere previsto un periodo di adattamento adeguato (sei mesi, per esempio) in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida.

Gruppo 2:

6.4. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,8 per l'occhio più sano e di almeno 0,1 per l'occhio meno sano. Se per ottenere i valori di 0,8 e 0,1 sono utilizzate lenti correttive, l'acutezza visiva minima (0,8 e 0,1) deve essere ottenuta o mediante correzione per mezzo di lenti con potenza non superiore a otto diottrie o mediante lenti a contatto. La correzione deve essere ben tollerata.

Inoltre, il campo visivo orizzontale con i due occhi deve essere almeno di 160 gradi, l'estensione almeno di 70 gradi verso sinistra e verso destra e di 30 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 30 gradi rispetto all'asse centrale.

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente che soffre di alterazione della sensibilità al contrasto o di diplopia.

A seguito della perdita della visione da un occhio, deve essere prescritto un periodo di adattamento adeguato (sei mesi, per esempio) in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida».

18 Conformemente all'allegato III, punto 1.3, della direttiva 2006/126, gli Stati membri possono prevedere di applicare ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B e che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (taxi, ambulanze, ecc.) le disposizioni stabilite in detto allegato per i conducenti del gruppo 2.

19 In base al punto 5 di tale allegato, poi, gli Stati membri possono esigere, riguardo al gruppo 2, al momento del rilascio o di ogni rinnovo di una patente di guida, norme più severe di quelle esposte nello stesso allegato.

Il diritto tedesco

20 L'articolo 2, paragrafo 2, prima frase, della legge tedesca sulla circolazione stradale (Straßenverkehrsgesetz), nella versione pubblicata il 5 marzo 2003 (BGBl. 2003 I, pag. 310, e rettificativo pag. 919), come modificata da ultimo dall'articolo 2, paragrafo 118, della legge del 22 dicembre 2011 (BGBl. 2011 I, pag. 3044; in prosieguo: lo «StVG»), è così redatto:

«La patente di guida per la categoria di cui trattasi deve essere rilasciata se il candidato

(...)

3. è idoneo alla guida di veicoli a motore,

(...)».

21 L'articolo 2, paragrafo 4, prima frase, dello StVG definisce la nozione di «idoneità» nei seguenti termini:

«Sono idonei alla guida di veicoli a motore coloro che soddisfino le condizioni fisiche e mentali richieste alla scopo e non abbiano commesso violazioni gravi o ripetute delle disposizioni in materia di circolazione stradale o di norme penali».

22 I requisiti precisi cui è subordinato il riconoscimento dell'idoneità alla guida di veicoli a motore sono stabiliti dal regolamento sull'ammissione delle persone alla circolazione stradale (regolamento relativo alla patente di guida) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)], del 13 dicembre 2010 (BGBl. 2010 I, pag. 1980), come modificato da ultimo dal regolamento del 26 giugno 2012 (BGBl. 2012 I, pag. 1394).

23 Quanto alla vista, l'articolo 12, paragrafo 1, del suddetto regolamento dispone:

«Ai fini della guida di veicoli a motore, la vista del candidato deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato 6».

24 L'allegato 6, punto 2.2.1, del medesimo regolamento recita:

«Acutezza visiva centrale diurna:

Qualsiasi difetto della vista deve essere corretto, sempre che la correzione sia possibile e ben tollerata, nel rispetto dei valori minimi di acutezza visiva, vale a dire acutezza dell'occhio più sano o acutezza visiva binoculare pari a 0,8 e acutezza dell'occhio meno sano pari a 0,5.

(...)

In taluni casi particolari, tenuto conto dell'esperienza di guida e delle modalità di utilizzo del veicolo, l'acutezza visiva dell'occhio meno sano può essere inferiore a 0,5 per le categorie C, CE, C1 e C1E, ma non inferiore a 0,1. In tali casi è necessario un esame oftalmologico».

Fatti all'origine del procedimento principale e questione pregiudiziale

25 Con decreto del mese di aprile 2010, al sig. Glatzel, classe 1959, veniva revocata la patente di guida a seguito di guida in stato di ebbrezza.

26 Con decisione amministrativa del novembre 2010 il Landratsamt Schwandorf accoglieva in parte la domanda del sig. Glatzel diretta al rilascio di una nuova patente di guida per i veicoli delle categorie A, A1 e BE, quale definite dall'allegato III della direttiva 2006/126, nonché per quelli di talune categorie nazionali che danno diritto a condurre biciclette con motore ausiliario, motocicli leggeri e veicoli a motore leggeri aventi una velocità massima per costruzione di 45 km/h nonché trattori a cingoli o agricoli aventi una velocità massima per costruzione, rispettivamente, di 25 km/h e di 32 km/h.

27 Per contro, con la medesima decisione veniva negato al sig. Glatzel il rilascio di una nuova patente di guida per i veicoli delle categorie C1 e C1E, ossia i veicoli pesanti, in quanto – così motivava il Landratsamt Schwandorf – da un esame oftalmologico sarebbe emerso che egli era affetto da ambliopia monolaterale, dunque da un'importante menomazione funzionale di un occhio. Mentre centralmente l'acutezza visiva avrebbe misurato per l'occhio sinistro 1,0 – ovvero il valore pieno – e anche l'acutezza visiva binoculare avrebbe raggiunto lo stesso valore, con l'occhio destro il sig. Glatzel sarebbe riuscito a distinguere solo movimenti della mano. Pertanto, l'acutezza visiva del suo occhio destro non avrebbe soddisfatto i requisiti prescritti dal diritto tedesco per il rilascio della patente di guida per i veicoli delle suddette categorie.

28 Dopo aver invano proposto opposizione contro detta decisione di diniego, il sig. Glatzel adiva il Verwaltungsgericht Regensburg [Tribunale amministrativo di Ratisbona]. Quest'ultimo respingeva tuttavia il ricorso, sicché il sig. Glatzel ha interposto appello avverso detta sentenza dinanzi al giudice del rinvio, il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof [Tribunale amministrativo della Baviera].

29 Quest'ultimo ha disposto misure di istruzione e chiesto, in particolare, una perizia ad un servizio oftalmologico per verificare l'attuale stato della vista del sig. Glatzel e stabilire se, ed in qual misura, egli sia in grado di compensare le carenze esistenti, relative nella fattispecie alla capacità visiva nello spazio, e se detta capacità di compensazione intervenga indipendentemente dalla sua volontà. Peraltro, il giudice del rinvio ha inteso verificare, mediante altra perizia, se, dal punto di vista scientifico, sussistano validi motivi per negare il rilascio di una patente di guida per veicoli delle categorie C1 e C1E a persone aventi una visione monoculare, per motivi anatomici o funzionali, anche nel caso in cui sia accertato che esse sono in grado di compensare in misura sufficiente eventuali alterazioni della vista. Il medesimo giudice ha chiesto inoltre quali condizioni debbano essere eventualmente soddisfatte per assicurare che la guida di veicoli rientranti nelle suddette categorie da parte di tali persone non comporti rischi maggiori per la sicurezza della circolazione rispetto alla guida dello stesso tipo di veicoli da parte di persone che non soffrono di disturbi della vista.

30 Inoltre, nell'udienza svoltasi dinanzi al giudice del rinvio gli esperti hanno esposto il loro parere sulle probabilità di una perdita della vista di un occhio mentre si sta al volante di un veicolo delle categorie C1 e C1E, nonché sulla questione se una tale perdita della vista possa intervenire tanto bruscamente da richiedere al conducente l'acutezza visiva residua di 0,1 di cui dispone per l'altro occhio per arrestare il veicolo al bordo della strada.

31 Sulla base delle informazioni così ottenute, il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof ritiene che la domanda del sig. Glatzel debba essere accolta, vale a dire che i provvedimenti amministrativi e la sentenza del Verwaltungsgericht Regensburg debbano essere annullati, mentre andrebbe rilasciata al richiedente una patente di guida per le categorie C1 e C1E. Detto giudice constata, infatti, che non sussiste nessun motivo per vietare la guida di veicoli a motore appartenenti a dette categorie a persone che abbiano un'acutezza visiva inferiore a 0,1 per un occhio allorché – primo – si tratta di persone con visione binoculare, secondo, il loro campo visivo binoculare soddisfa i requisiti enunciati all'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 e – terzo – le medesime persone abbiano imparato a compensare completamente la mancanza di capacità visiva nello spazio.

32 A tal ultimo riguardo il giudice del rinvio precisa che una persona alla quale manca la capacità visiva nello spazio compensa tale mancanza, quando sopravviene, nel giro di sei mesi. Una tale compensazione, che avviene peraltro istintivamente, si realizzerebbe a fortiori quando una persona è affetta sin dalla nascita da una menomazione importante della vista da un occhio, come è il caso del sig. Glatzel. Pertanto, il requisito, stabilito all'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126, di un'acutezza visiva minima, per i conducenti del gruppo 2, di 0,1 non è finalizzato a compensare l'incapacità visiva nello spazio degli interessati, ma a consentire al conducente di un veicolo a motore appartenente a una di tali categorie di reagire ad un'improvvisa perdita della vista dell'occhio più sano in corso di guida e di arrestare a bordo strada il veicolo avvalendosi della visione residua.

33 Orbene, secondo il giudice del rinvio, il requisito di una tale acutezza visiva per l'occhio meno sano è obiettivamente giustificata solo per persone che non abbiano visione binoculare o il cui campo visivo binoculare non soddisfi i requisiti dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126. Al contrario, una persona come il sig. Glatzel, che ha un campo visivo normale e i cui deficit visivi interessano specificamente l'acutezza visiva centrale, sarebbe sostanzialmente capace di percepire oggetti che appaiano nel suo campo visivo periferico al pari di una persona con una visione normale e sarebbe, pertanto, in grado di arrestare il veicolo a motore di cui è alla guida anche solo utilizzando la sua visione residua. Il giudice del rinvio aggiunge che è estremamente raro che i conducenti di veicoli pesanti perdano la vista da un occhio in maniera così repentina da dover ricorrere esclusivamente alla vista residua di cui dispongono all'altro occhio per arrestare il veicolo.

34 Il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof ritiene che il requisito stabilito nell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 costituisca un'ingerenza nei diritti fondamentali sanciti dagli articoli 20, 21, paragrafo 1, e 26 della Carta, i quali vertono, rispettivamente, sull'uguaglianza davanti alla legge, sulla non discriminazione fondata sulla disabilità e sull'inserimento delle persone con disabilità.

35 In particolare, l'impossibilità, per persone come il sig. Glatzel, di accedere alle attività professionali il cui esercizio è legalmente, o praticamente, subordinato alla condizione di essere autorizzati alla guida di veicoli delle categorie C1 e C1E costituirebbe una discriminazione fondata sulla disabilità dell'interessato. Inoltre, le differenze che sussistono tra i requisiti, posti all'allegato III della direttiva 2006/126, relativamente alla vista dei candidati al rilascio o al rinnovo della patente di guida, a seconda che rientrino nel gruppo 1 o nel gruppo 2, sarebbero lesivi della parità di trattamento. In ogni caso, il giudice del rinvio osserva che il requisito di un'acutezza visiva minima di 0,1 non può essere giustificato in certi casi di specie e che una soluzione alternativa e più proporzionata consiste nella possibilità di un esame individuale che verifichi l'idoneità di un ambliope a guidare veicoli delle categorie C1 e C1E, come accade per i conducenti di veicoli del gruppo 1 dell'allegato III della direttiva 2006/126.

36 Alla luce di queste considerazioni, il Bayerischer Verwaltungsgerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il punto 6.4 dell'allegato III della direttiva [2006/126] sia compatibile con gli articoli 20, 21, paragrafo 1, e 26 della [Carta], posto che ai candidati al conseguimento di una patente di guida [per veicoli] delle categorie C1 e C1E la suddetta disposizione richiede – senza prevedere eccezioni – un'acutezza visiva minima di 0,1 per l'occhio meno sano anche qualora essi possiedano acutezza visiva binoculare e campo visivo normale da entrambi gli occhi».

Sulla questione pregiudiziale

37 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, alla Corte, di verificare la validità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126, che concerne le norme minime in materia di vista per i conducenti di veicoli delle categorie C1 e C1E, segnatamente i veicoli pesanti, con riferimento agli articoli 20, 21, paragrafo 1, e 26 della Carta vertenti, rispettivamente, sull'uguaglianza davanti alla legge, sulla non discriminazione fondata sulla disabilità e sull'inserimento delle persone con disabilità.

38 In particolare, il giudice del rinvio ritiene che il requisito secondo cui i conducenti di veicoli a motore delle categorie C1 e C1E debbono disporre di un'acutezza visiva minima di 0,1 per l'occhio meno sano costituisca una discriminazione fondata sulla disabilità nei confronti di coloro che, pur non avendo tale acutezza visiva, abbiano nondimeno una visione binoculare e un campo visivo sufficiente per entrambi gli occhi. Un requisito del genere in materia di acutezza visiva sarebbe altresì incompatibile con il principio di inserimento delle persone con disabilità e contrario alla convenzione ONU sulla disabilità.

39 Il medesimo giudice constata peraltro che, a termini dell'allegato III, punto 6, della direttiva 2006/126, ai conducenti del gruppo 1, vale a dire quelli di veicoli a motore più leggeri, in «casi eccezionali» può essere rilasciata la patente di guida anche qualora non soddisfino le norme relative al campo visivo o all'acutezza visiva. Per contro, i conducenti del gruppo 2, compresi quelli che aspirano a guidare veicoli delle categorie C1 e C1E, che dispongano di un'acutezza visiva inferiore a 0,1 per l'occhio meno sano non potrebbero in nessun caso ottenere una patente di guida. Non prevedendo, la direttiva, nessuna possibilità di esame medico individuale che consenta di dimostrare che, sebbene i candidati conducenti non soddisfino i requisiti, la sicurezza della guida non è compromessa, il diritto di costoro all'uguaglianza davanti alla legge sarebbe dunque violato.

40 Per rispondere alla questione sollevata dal giudice del rinvio, si deve in primo luogo stabilire se il legislatore dell'Unione abbia violato il diritto alla non discriminazione, consacrato all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, allorché ha adottato la soglia di acutezza visiva indicata nell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126. Occorre altresì esaminare gli eventuali effetti su detta disposizione della convenzione ONU sulla disabilità. In secondo luogo, si deve verificare se l'articolo 26 della Carta, che consacra il principio dell'inserimento delle persone con disabilità, osti all'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 la cui validità è in discussione. In terzo luogo, va esaminato se l'articolo 20

della Carta, ai cui termini le persone sono tutte uguali davanti alla legge, osti a che i conducenti di taluni veicoli pesanti non abbiano la possibilità di dimostrare, per mezzo di un esame medico individuale, che sono idonei a condurre veicoli di questo tipo, ancorché eventualmente manchino di talune capacità fisiche richieste dalla direttiva 2006/126, possibilità che invece è offerta ai conducenti di determinati altri tipi di veicoli.

Sul requisito di non discriminazione delle persone disabili sancito all'articolo 21 della Carta

41 Occorre esaminare se la normativa dell'Unione in causa, che stabilisce requisiti di acutezza visiva per i conducenti di veicoli a motore delle categorie C1 e C1E, sia contraria all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, a termini del quale «[è] vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata su[lla] disabilità».

42 È d'uopo ricordare, a tal proposito, anzitutto che l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta enuncia che eventuali limitazioni all'esercizio dei diritti e delle libertà riconosciuti dalla Carta devono essere previste dalla legge e rispettare il contenuto essenziale di detti diritti e libertà. Nell'osservanza del principio di proporzionalità, possono essere apportate limitazioni solo laddove siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.

43 Il principio della parità di trattamento, sancito dall'articolo 20 della Carta, è un principio generale del diritto dell'Unione e il principio di non discriminazione enunciato all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta ne è una particolare espressione. Per giurisprudenza costante della Corte, tale principio impone al legislatore dell'Unione, conformemente al disposto dell'articolo 52, paragrafo 1, della Carta, che situazioni analoghe non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (v., in tal senso, sentenza Akzo Nobel Chemicals e Akcros Chemicals/Commissione, C-550/07 P, EU:C:2010:512, punti 54 e 55 nonché giurisprudenza citata). Una differenza di trattamento è giustificata se si fonda su un criterio obiettivo e ragionevole, vale a dire qualora essa sia rapportata a un legittimo scopo perseguito dalla normativa in questione e tale differenza sia proporzionata allo scopo perseguito dal trattamento di cui trattasi (sentenze Arcelor Atlantique et Lorraine e a., C-127/07, EU:C:2008:728, punto 47, e Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, punto 77).

44 Quanto, poi, alla questione specifica della discriminazione fondata sulla disabilità, si deve constatare che di per sé la nozione di «disabilità» non è definita dalla Carta.

45 Nella sua giurisprudenza relativa alla parità di trattamento in materia di lavoro e occupazione, la Corte ha già considerato che, ai fini della direttiva 2000/78/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro (GU L 303, pag. 16), la nozione di «disabilità» deve essere intesa, alla luce della convenzione ONU sulla disabilità nel senso che essa si riferisce ad una limitazione risultante segnatamente da menomazioni fisiche, mentali o psichiche durature, la quale, in interazione con barriere di diversa natura, può ostacolare la piena ed effettiva partecipazione della persona interessata alla vita professionale su base di uguaglianza con gli altri lavoratori (sentenze HK Danmark, C-335/11 e C-337/11, EU:C:2013:222, punti da 37 a 39; Commissione/Italia, C-312/11, EU:C:2013:446, punto 56, nonché Z, C-363/12, EU:C:2014:159, punto 76).

46 In tali circostanze si deve considerare che, relativamente alla questione della discriminazione fondata su una disabilità, l'articolo 21, paragrafo 1, della Carta richiede al legislatore dell'Unione, in particolare, che non pratichi trattamenti differenziati sul fondamento di una limitazione risultante segnatamente da menomazioni fisiche, mentali o psichiche durature, la quale, in interazione con barriere di diversa natura, può ostacolare la piena ed effettiva partecipazione della persona interessata alla vita professionale su base di uguaglianza con gli altri, a meno che una tale disparità di trattamento non sia obiettivamente giustificata.

47 Per quanto concerne le persone che soffrono, come il sig. Glatzel, di una patologia sensoriale duratura e che dispongono di un'acutezza visiva inferiore a 0,1 per l'occhio meno sano, occorre rilevare che tali persone non soddisfano i requisiti medici stabiliti nell'allegato III della direttiva 2006/126 e, pertanto, non possono ricevere una patente di guida, in particolare, per i veicoli delle categorie C1 e C1E. Tuttavia, si deve constatare che, per quanto, secondo le informazioni fornite dalla decisione di rinvio, l'acutezza visiva dell'occhio meno sano del sig. Glatzel sia molto debole, costui, nondimeno, quando utilizza entrambi gli occhi, ha un'acutezza visiva binoculare pari a 1,0, ossia un'acutezza «piena». Al riguardo la Corte non dispone di sufficienti elementi per valutare se una tale affezione costituisca una «disabilità» ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

48 Ora, non è necessario, per verificare la validità della direttiva 2006/126 alla luce dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, stabilire definitivamente se, nel procedimento principale, il sig. Glatzel sia considerato o meno disabile ai sensi di quest'ultima disposizione. Infatti, quand'anche lo stato di una persona come il sig. Glatzel sia considerato «disabilità» ai sensi della Carta, la differenza di trattamento consistente nel non rilasciargli una patente di guida per i veicoli delle categorie C1 e C1E in quanto la sua acutezza visiva sarebbe insufficiente può essere oggettivamente giustificata da ragioni imperative di sicurezza della circolazione.

49 In proposito è d'uopo ricordare che la Corte ha già constatato, quanto al principio generale della parità di trattamento nel contesto di motivi come l'età o il sesso, che una differenza di trattamento legata a uno di tali motivi non integra una discriminazione – né, quindi, una violazione dell'articolo 21, paragrafo 1, della Carta – allorché, vista la natura dell'attività professionale o le sue condizioni di esercizio, tale caratteristica costituisce un requisito «essenziale e determinante» dello svolgimento dell'attività, purché però l'obiettivo di una tale differenza di trattamento sia legittimo e il requisito proporzionato alle finalità perseguite (v., in tal senso, quanto alla discriminazione fondata sull'età, sentenze Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, punto 35, e Prigge e a., C-447/09, EU:C:2011:573, punto 66, e, nel medesimo senso, quanto alla discriminazione fondata sul sesso, sentenze Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, punto 40, e Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, punto 25).

50 In questo stesso ordine di idee occorre considerare, ai fini della presente controversia, che una disparità di trattamento nei confronti di una persona a seconda che possieda o meno l'acutezza visiva necessaria per guidare veicoli a motore non è, in linea di principio, contraria al divieto di discriminazione fondata su una disabilità sancito all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta, purché una tale condizione risponda effettivamente a un obiettivo di interesse generale, sia necessaria e non costituisca un onere eccessivo.

51 Al riguardo, secondo giurisprudenza costante della Corte, il miglioramento della sicurezza sulle strade costituisce un obiettivo di interesse generale dell'Unione (v. in tal senso, in particolare, sentenze van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, punto 19; Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punto 59; Commissione/Finlandia, C-54/05, EU:C:2007:168, punto 40; Commissione/Italia, C-110/05, EU:C:2009:66, punto 60; Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punto 50; Commissione/Portogallo, C-438/08, EU:C:2009:651, punto 48; Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, punto 26, nonché Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, punto 47). Infatti, fissando nell'allegato III, per i conducenti del gruppo 2 ai sensi di detta direttiva, una soglia minima di acutezza visiva per l'occhio meno sano, la direttiva 2006/126 intende migliorare la sicurezza della circolazione e risponde, così, a un obiettivo di interesse generale.

52 Per quanto concerne il controllo giurisdizionale sui requisiti del principio di proporzionalità relativi alle norme minime di acutezza visiva necessaria per condurre veicoli a motore, occorre rilevare che, trattandosi di valutazioni mediche complesse come quelle di cui trattasi nel procedimento principale, il legislatore dell'Unione dispone di un ampio potere di valutazione e il controllo della Corte deve limitarsi a esaminare se l'esercizio di tale potere di valutazione non sia viziato da un errore manifesto o da uno sviamento di potere o ancora se detto legislatore non abbia manifestamente ecceduto i limiti

del suo potere di valutazione [v., in tal senso, sentenze Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, punto 47; Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, punto 28, ed Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, punto 60].

53 Tuttavia, resta fermo che, a fronte di tale potere di valutazione, il legislatore dell'Unione è tenuto a basare la sua scelta su criteri oggettivi (v. sentenza Vodafone e a., C-58/08, EU:C:2010:321, punto 53) e a vigilare sul rispetto dei diritti fondamentali (v., in tal senso, sentenze Volker und Markus Schecke e Eifert, C-92/09 e C-93/09, EU:C:2010:662, punto 46, nonché Association belge des Consommateurs Test-Achats e a., C-236/09, EU:C:2011:100, punto 17).

54 Quanto alla necessità delle norme minime in materia di vista dei conducenti dei veicoli a motore, si deve rilevare che è essenziale, per garantire la sicurezza della circolazione, che le persone alle quali è rilasciata la patente di guida posseggano capacità fisiche adeguate, specialmente visive, in quanto i difetti fisici possono avere conseguenze notevoli (v. per analogia, relativamente ai piloti di linea, sentenza Prigge e a., EU:C:2011:573, punto 67). È infatti notorio che la vista assolve una funzione essenziale per la guida dei veicoli a motore, sicché, più questa funzione è ridotta, più appare necessario considerare l'esigenza di sicurezza della circolazione.

55 Se è vero che il divieto di rilasciare la patente di guida richiesta alle persone la cui acutezza visiva non raggiunge una certa soglia è necessario e costituisce certamente un mezzo effettivo per migliorare la sicurezza stradale, escludendo dette persone dalla circolazione, è vero pure che un tale divieto non deve costituire un onere eccessivo.

56 Pertanto, in un procedimento come quello principale, il principio di proporzionalità richiede proprio che siano conciliati, nei limiti del possibile, il principio della parità di trattamento con le esigenze di sicurezza della circolazione che sono determinanti per le condizioni della guida dei veicoli a motore (v., per analogia, sentenze Johnston, EU:C:1986:206, punto 38; Sirdar, EU:C:1999:523, punto 26, e Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, punto 23).

57 È quindi necessario esaminare se l'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126, che stabilisce la soglia di acutezza visiva di 0,1 per i conducenti dei veicoli a motore del gruppo 2 ai sensi di detto allegato, non sia sproporzionato rispetto allo scopo perseguito.

58 Occorre ricordare che le norme minime di idoneità fisica e mentale alla guida di un veicolo a motore, sancite nell'allegato III della direttiva 2006/126, sono state fissate, come esposto al considerando 8 di detta direttiva, per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, conformemente all'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE.

59 Il comitato per la patente di guida, istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/126, ha creato il gruppo di lavoro «Eyesight» («Vista») che ha pubblicato, nel mese di maggio 2005, il rapporto «New standards for the visual functions of drivers» [«Nuovi parametri per le funzioni visive dei conducenti»] a termini del quale, se è vero che condizioni rigorose in materia di vista adempiono meglio l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione, è pur vero che non dovrebbe sussistere esclusione dall'attività di guida di veicoli a motore senza un motivo valido, data l'importanza primordiale, sia sociale sia economica, che riveste tale attività nella società odierna.

60 In tale rapporto, gli esperti del summenzionato gruppo di lavoro, pur ammettendo una penuria di dati d'indagine per determinare i valori minimi in materia di acutezza visiva, hanno considerato che, per quanto riguarda i conducenti del gruppo 2 di cui all'allegato IIII della direttiva 2006/126, ossia i conducenti di veicoli pesanti, il valore minimo di 0,5 per l'acutezza visiva dell'occhio meno sano, richiesto da detta direttiva, non era più giustificato. Il gruppo di lavoro «Eyesight» ha ritenuto di poter convenire che la guida di veicoli a motore è un'attività binoculare e che, pertanto, occorrerebbe prescindere dai requisiti di acutezza visiva monoculare per i conducenti del gruppo 2, ma poi ha

concluso che la maggiore responsabilità dei conducenti di tale gruppo 2 depone a favore dell'obbligo, in loro capo, di avere un «occhio di riserva» per essere in grado, all'occorrenza, di arrestare il veicolo che conducono al bordo della strada utilizzando l'occhio meno sano.

61 Seguendo queste proposte del gruppo di lavoro «Eyesight», il legislatore dell'Unione ha modificato l'allegato III della direttiva 2006/126 abbassando la soglia minima di acutezza visiva, con riferimento all'occhio meno sano dei conducenti del gruppo 2 ai sensi di detto allegato, da 0,5 a 0,1. Peraltro, nel suo rapporto, il gruppo di lavoro «Eyesight» fornisce pure indicazioni precise sugli effetti dell'ambliopia per i conducenti dei veicoli a motore.

62 Emerge, in tali circostanze, che il legislatore dell'Unione ha modificato detto allegato con cognizione di causa e che si è sforzato di limitare per quanto possibile ogni lesione dei diritti delle persone affette da un deficit della vista.

63 Tuttavia, risulta dalla domanda di pronuncia pregiudiziale che, per il giudice del rinvio, perfino questa soglia dello 0,1, accolta dalla direttiva 2006/126, è eccessiva.

64 Orbene, riguardo alla determinazione di detto valore minimo di acutezza visiva richiesto dalla direttiva 2006/126, occorre ricordare che il legislatore dell'Unione dispone di un ampio margine di valutazione quanto a questioni di ordine medico complesse come quelle relative all'acutezza visiva necessaria per guidare veicoli a motore. Pertanto, in un tale contesto, il giudice dell'Unione non può sostituire la sua valutazione degli elementi fattuali di ordine scientifico e tecnico a quella del legislatore dell'Unione al quale i trattati istitutivi hanno conferito detto compito (v., a quest'ultimo riguardo, in particolare, sentenza Afton Chemical, EU:C:2010:419, punto 28).

65 Inoltre, il gruppo di lavoro «Vista» nota, nel suo rapporto, una penuria di studi scientifici concernenti svariati aspetti della visione dei conducenti di veicoli a motore. Al riguardo, occorre ricordare pure la giurisprudenza della Corte secondo cui, quando sussistono incertezze riguardo alla portata o ai rischi per la salute delle persone, il legislatore dell'Unione può prendere misure di tutela senza attendere che la realtà e la gravità di tali rischi siano pienamente dimostrate (v., in tal senso, sentenze Regno Unito/Commissione, C-180/96, EU:C:1998:192, punto 99; Commissione/Danimarca, C-192/01, EU:C:2003:492, punto 49, nonché Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, punto 73).

66 Dato lo stretto nesso tra sicurezza della circolazione e tutela della salute degli utenti della strada, quando il legislatore dell'Unione adatta, conformemente all'articolo 8 della direttiva 2006/126, al progresso scientifico e tecnico le norme minime in materia di acutezza visiva, gli è possibile, in costanza di dubbi fra gli scienziati, privilegiare considerazioni relative al miglioramento della sicurezza della circolazione. Pertanto, il fatto che detto legislatore, nell'intento di non compromettere la sicurezza della circolazione, abbia deciso di non sopprimere ogni requisito minimo di acutezza visiva per l'occhio meno sano dei conducenti del gruppo 2, secondo la definizione dell'allegato III della direttiva summenzionata, non può rendere una tale misura di adeguamento sproporzionata.

67 Infine, il giudice del rinvio rileva che il fatto che il sig. Glatzel non abbia ricevuto la patente di guida richiesta potrebbe costituire una discriminazione ai sensi dell'articolo 2 della convenzione ONU sulla disabilità. Risulta, in particolare, dal testo di detto articolo, rubricato «Definizioni», che la discriminazione fondata sulla disabilità include ogni forma di discriminazione, compreso il rifiuto di un accomodamento ragionevole.

68 Occorre ricordare a tal proposito che l'Unione ha approvato la convenzione ONU sulla disabilità con la decisione 2010/48. Di conseguenza, le disposizioni di tale accordo formano parte integrante, a partire dalla sua data di entrata in vigore, dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v. sentenze Haegeman,

181/73, EU:C:1974:41, punto 5, e Z, EU:C:2014:159, punto 73). Peraltro, risulta dall'appendice all'allegato II della decisione 2010/48 che, riguardo alla mobilità personale, la direttiva 2006/126 figura tra gli atti giuridici dell'Unione attinenti alle questioni disciplinate da detta convenzione.

69 Tuttavia, si ricava dalla giurisprudenza della Corte che, siccome le disposizioni della convenzione ONU sulla disabilità sono subordinate, quanto ad esecuzione o a effetti, all'intervento di atti ulteriori che competono alle parti contraenti, tali disposizioni non sono, dal punto di vista del contenuto, incondizionate e sufficientemente precise da consentire un controllo della validità dell'atto del diritto dell'Unione con riferimento alle disposizioni di detta convenzione (v., in tal senso, sentenza Z, EU:C:2014:159, punti 89 e 90).

70 Resta, nondimeno, che, secondo la giurisprudenza della Corte, il primato degli accordi internazionali conclusi dall'Unione sulle norme di diritto derivato impone di interpretare queste ultime in maniera per quanto possibile conforme agli accordi (v., in particolare, sentenze Commissione/Germania, C-61/94, EU:C:1996:313, punto 52; HK Danmark, EU:C:2013:222, punto 29, nonché Z, EU:C:2014:159, punto 72).

71 Orbene, si deve constatare che l'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 prevede, in maniera inequivocabile, che i conducenti di veicoli a motore delle categorie C1 e C1E debbano disporre di un'acutezza visiva minima di 0,1 per l'occhio meno sano. Ciò considerato, non sembra possibile dare a questa disposizione un'interpretazione che consenta di discostarsi dalla chiara regola che enuncia questo valore minimo.

72 Discende da tutte le considerazioni sopra esposte che il legislatore dell'Unione, emanando la disposizione la cui validità è ora in discussione, ha messo sulla bilancia, da un lato, le necessità della sicurezza della circolazione e, dall'altro, il diritto delle persone affette da un handicap visivo a non essere discriminate in un modo che risulti sproporzionato rispetto agli obiettivi perseguiti.

73 Tutto ciò considerato, si deve constatare che l'esame della questione sollevata non ha rivelato nessun elemento che possa inficiare la validità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 con riferimento all'articolo 21, paragrafo 1, della Carta.

Sull'inserimento delle persone con disabilità sancito all'articolo 26 della Carta

74 Occorre ricordare, come emerge dall'articolo 52, paragrafi 5 e 7, della Carta e dalle Spiegazioni ad essa relative (GU 2007, C 303, pag. 17) a proposito degli articoli 26 e 52, paragrafo 5, della Carta, che è ben possibile invocare l'articolo 26 di quest'ultima dinanzi al giudice a fini di interpretazione e controllo della legittimità degli atti legislativi dell'Unione che danno attuazione al principio enunciato in detto articolo, quello dell'inserimento delle persone con disabilità.

75 Quanto all'attuazione di detto principio da parte della direttiva 2006/126, il considerando 14 di quest'ultima precisa espressamente che «[o]ccorre adottare disposizioni specifiche per consentire l'accesso alla guida dei veicoli a persone disabili». Del pari, l'articolo 5, paragrafo 2, della medesima direttiva fa riferimento alle condizioni di rilascio di una patente di guida ai conducenti portatori di un handicap fisico, in particolare a quelle per l'autorizzazione alla guida di veicoli adattati.

76 Pertanto, visto che la direttiva 2006/126 costituisce un atto legislativo dell'Unione che dà attuazione al principio sancito dall'articolo 26 della Carta, quest'ultima disposizione ben può trovare applicazione nel procedimento principale.

77 Inoltre, ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 1, seconda frase, della Carta, il legislatore dell'Unione osserva e promuove l'applicazione dei principi enunciati da quest'ultima. Quanto al principio dell'inserimento delle persone con disabilità, l'articolo 26 della Carta proclama che l'Unione riconosce e rispetta il diritto dei disabili di beneficiare di misure intese a garantirne l'autonomia, l'inserimento sociale e professionale e la partecipazione alla vita della comunità.

78 Tuttavia, sebbene l'articolo 26 della Carta prescriva dunque all'Unione di rispettare e riconoscere il diritto dei disabili di beneficiare di misure di inserimento, il principio così consacrato non implica che il legislatore dell'Unione sia tenuto ad adottare questa o quella misura particolare. Affinché produca pienamente effetti, l'articolo deve essere concretizzato da disposizioni del diritto dell'Unione o del diritto nazionale. Esso non può, quindi, conferire di per sé ai singoli un diritto soggettivo autonomamente azionabile (v. in tal senso, riguardo all'articolo 27 della Carta, sentenza Association de médiation sociale, C–176/12, EU:C:2014:2, punti 45 e 47).

79 Tutto ciò considerato, si deve constatare che l'esame della questione non ha rivelato nessun elemento che possa inficiare la validità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 con riferimento all'articolo 26 della Carta.

Sull'uguaglianza davanti alla legge sancita all'articolo 20 della Carta

80 Il giudice del rinvio rileva che, per i conducenti del gruppo 1 ai sensi dell'allegato III della direttiva 2006/126 che non soddisfano le norme relative, segnatamente, all'acutezza visiva, il rilascio della patente di guida può nondimeno essere preso in considerazione in «casi eccezionali» se il conducente si sottopone a un esame individuale di idoneità alla guida. Il fatto che una tale possibilità manchi per i conducenti del gruppo 2, conformemente al medesimo allegato, potrebbe integrare una disparità di trattamento contraria all'articolo 20 della Carta.

81 Come è stato ricordato al punto 43 della presente sentenza, detto articolo, che è rubricato «[u]guaglianza davanti alla legge», mira a garantire segnatamente l'uguaglianza di trattamento delle situazioni simili.

82 Pertanto è necessario valutare se, da un canto, la situazione dei conducenti del gruppo 1 ai sensi dell'allegato III della direttiva 2006/126 e, dall'altro, quella dei conducenti del gruppo 2 ai sensi del medesimo allegato siano simili.

83 In proposito, l'avvocato generale ha già osservato, al paragrafo 62 delle conclusioni, che il legislatore dell'Unione si è dato cura di creare due categorie di conducenti in funzione delle dimensioni del veicolo, del numero di passeggeri trasportati e delle responsabilità che derivano, quindi, dalla guida di tali veicoli. In effetti, le caratteristiche dei veicoli considerati – per esempio dimensioni, peso, manovrabilità – giustificano l'esistenza di condizioni differenti per il rilascio della patente per poterli guidare. Conseguentemente, le situazioni dei conducenti di tali veicoli non sono simili.

84 Nei limiti in cui le situazioni suddette non sono simili, una disparità di trattamento fra le stesse non viola il diritto dei conducenti dell'uno o dell'altro gruppo all'«uguaglianza davanti alla legge» consacrata dall'articolo 20 della Carta.

85 In assenza, quindi, di comparabilità di situazione fra i conducenti dei gruppi 1 e 2, l'articolo 20 della Carta non osta all'allegato III, punto 6, della direttiva 2006/126 nella parte in cui detto punto consente ai conducenti del gruppo 1 di ottenere una patente di guida in «casi eccezionali», pure se non soddisfino i requisiti di acutezza visiva fissati per detto gruppo, mentre non consente altrettanto ai conducenti del gruppo 2.

86 Tutto ciò considerato, occorre constatare che l'esame della questione non ha rivelato nessun elemento che possa inficiare la validità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126 con riferimento agli articoli 20, 21, paragrafo 1, o 26 della Carta.

Sulle spese

87 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

L'esame della questione non ha rivelato nessun elemento che possa inficiare la validità dell'allegato III, punto 6.4, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, come modificata dalla direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009, con riferimento agli articoli 20, 21, paragrafo 1, o 26 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

Firme