CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
JULIANE KOKOTT
prezentate la 14 decembrie 2006 [1]

I — Introducere

1. Prezenta cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare ridică problema dacă articolele 28 CE și 30 CE sau Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement [2] (denumită în continuare „Directiva privind ambarcațiunile de agrement") se opune unei reglementări suedeze privind utilizarea motovehiculelor nautice. Aceasta oferă, așadar, ocazia de a examina măsura în care dispoziții ale statelor membre, prin intermediul cărora se limitează utilizarea anumitor produse, trebuie să fie apreciate în funcție de standardul impus de articolul 28 CE.

2. Acțiunea principală are ca obiect sancționarea a doi inculpați acuzați de încălcarea Regulamentului suedez privind motovehiculele nautice [3] (denumit în continuare „regulamentul suedez"). Potrivit acestui regulament, se interzice și se sancționează cu amendă utilizarea motovehiculelor nautice în altă parte decât pe culoarele publice de navigație sau în zone în care prefectura a permis acest lucru.

3. În plus, această cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare constituie prilejul de a interpreta Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice [4] (denumită în continuare „Directiva privind informațiile").

II — Cadrul juridic

A — *Dreptul comunitar*

4. Domeniul de aplicare al Directivei privind ambarcațiunile de agrement a cuprins pentru

1 — Limba originală: germana.

2 — JO L 164, p. 15, Ediție specială, 13/vol. 14, p. 79, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2003 de modificare a Directivei 94/25/CE privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement (JO L 214, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 40, p. 105).

3 — Regulamentul 1993:1053, intrat în vigoare la 15 iulie 2004.

4 — JO L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 3, p. 207, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998 (JO L 217, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 282).

început doar ambarcațiunile de agrement. Prin intermediul Directivei 2003/44/CE, domeniul de aplicare al acesteia a fost extins la motovehiculele nautice.

5. Articolul 2 alineatul (2) din Directiva privind ambarcațiunile de agrement prevede:

„Dispozițiile prezentei directive nu împiedică statele membre să adopte, respectând tratatul, dispoziții privind navigația în anumite ape, pentru a proteja mediul și configurația căilor navigabile și a asigura siguranța acestora, cu rezerva că acest fapt nu obligă la modificarea ambarcațiunilor care sunt în conformitate cu prezenta directivă."

6. Articolul 4 alineatul (1) din Directiva privind ambarcațiunile de agrement prevede:

„Statele membre nu pot interzice, limita sau împiedica introducerea pe piață și/sau darea în folosință pe teritoriul lor a produselor menționate la articolul 1 alineatul (1) care poartă marcajul «CE» prevăzut în anexa IV, ceea ce indică conformitatea acestora cu toate dispozițiile prezentei directive, inclusiv cu procedurile de conformitate prevăzute la capitolul II."

7. Articolul 1 din Directiva privind informațiile prevede:

„În sensul prezentei directive, termenii utilizați au următoarele înțelesuri:

[…]

4. «alte cerințe», o cerință alta decât specificațiile tehnice, impusă unui produs în scopul protejării, în special a consumatorilor sau a mediului, și care afectează ciclul de viață al produsului după punerea sa pe piață, cum ar fi condițiile de utilizare, reciclare, reutilizare sau de îndepărtare a acestuia, atunci când aceste condiții pot influența semnificativ compoziția sau natura produsului ori comercializarea acestuia;

[…]

11. «reglementare tehnică» – specificațiile tehnice sau alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative relevante, a căror respectare este obligatorie, *de iure* sau *de facto*, în cazul comercializării,

prestării unui serviciu, stabilirii unui prestator de servicii sau utilizării într-un stat membru sau într-o parte semnificativă a acestuia, precum și actele cu putere de lege sau actele administrative ale statelor membre, cu excepția celor menționate la articolul 10, care interzic fabricarea, importul, comercializarea sau utilizarea unui produs sau care interzic prestarea sau utilizarea unui serviciu sau stabilirea în calitate de prestator de servicii.

[…]”

8. Articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva privind informațiile prevede că, în conformitate cu articolul 10, Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre, orice proiect de reglementare tehnică.

9. Potrivit articolului 8 alineatul (1) al treilea paragraf din Directiva privind informațiile, statele membre comunică proiectul din nou, în aceleași condiții, în cazul în care îi aduc modificări care au ca efect schimbarea semnificativă a obiectului, scurtarea programului de punere în aplicare avut în vedere anterior, adăugarea de specificații sau cerințe ori transformarea acestora în unele mai restrictive.

10. Potrivit articolului 9 alineatul (2) al treilea paragraf, statul membru în cauză raportează Comisiei cu privire la acțiunile pe care își propune să le întreprindă ca urmare a acestor avize detaliate. Comisia comentează cu privire la această reacție.

11. Articolul 10 alineatul (1) prevede diferite situații în care obligația de comunicare nu se aplică.

B — *Dreptul național*

12. Regulamentul suedez privind motovehiculele nautice (1993:1053), în versiunea aplicabilă în prezenta speță, a intrat în vigoare la 15 iulie 2004.

13. În sensul regulamentului suedez, prin motovehicul nautic se înțelege o ambarcațiune cu o lungime mai mică de 4 m, care

utilizează un motor cu ardere internă, echipat cu o pompă cu jet de apă ca sursă principală de propulsie și este concepută pentru a fi operată de una sau de mai multe persoane care stau jos, în picioare sau în genunchi mai degrabă pe carcasa ambarcațiunii decât în interiorul acesteia.

14. Potrivit articolului 2 din acest regulament, motovehiculele nautice pot fi utilizate doar pe culoarele publice de navigație și în zonele menționate la articolul 3 primul paragraf.

15. Articolul 3 din regulament conține următoarele dispoziții:

„Prefectura poate desemna, pentru provincia respectivă, zone situate în afara culoarelor publice de navigație, în care pot fi utilizate motovehiculele nautice. Aceasta are obligația de a adopta dispoziții în acest scop în ceea ce privește:

1) zonele afectate de activitatea umană în asemenea măsură încât emisiile sonore și alte perturbări care s-ar adăuga prin utilizarea motovehiculelor nautice nu pot fi considerate o daună semnificativă pentru colectivitate sau pentru mediu,

2) zonele care nu sunt situate în apropierea zonelor rezidențiale sau a zonelor cu reședințe secundare și care au o valoare redusă în materia protecției mediului natural și cultural, a diversității biologice, a activităților în aer liber sau a pescuitului sportiv sau comercial și

3) celelalte zone în care utilizarea motovehiculelor nautice nu provoacă daune pentru colectivitate prin emisii sonore sau prin alte perturbări și care nu riscă să prejudicieze sau să perturbe în mod semnificativ fauna sau flora ori să favorizeze transmiterea bolilor contagioase.

De asemenea, dacă se dovedește necesar pentru prevenirea daunelor sau a riscurilor de producere a unor prejudicii, în sensul celor menționate la primul paragraf punctul 3, prefectura poate limita utilizarea motovehiculelor nautice la anumite părți ale culoarelor publice de navigație. Aceasta poate reglementa modul de intrare și de ieșire din culoarele publice de navigație.”

16. Conform articolului 5 din regulamentul național, se pedepsește cu amendă încălcarea de către orice persoană care conduce un VNM a articolului 2 sau 3 din acest regulament ori a dispozițiilor adoptate în temeiul articolului 3.

17. Potrivit informațiilor furnizate de instanța de trimitere, Sjöfartsverket (Administrația pentru navigație) stabilește care sunt culoarele publice de navigație și le publică în cadrul colecției sale de norme. Culoarele publice de navigație vor fi însemnate pe hărțile maritime. Un culoar public de navigație poate fi desemnat ca atare atunci când are o importanță deosebită pentru circulația generală și pentru industria pescuitului sau când are o importanță deosebită în ceea ce privește circulația cu ambarcațiunile de agrement, iar acest lucru este necesar pentru siguranța traficului pe culoare.

III — Situația de fapt și acțiunea principală

18. Parchetul suedez a formulat la Luleå Tingsrätt [5] o acțiune împotriva domnilor Percy Mickelsson și Joakim Roos (denumiți în continuare „inculpații din acțiunea principală"). Aceștia sunt acuzați de faptul că la 8 august 2004 au condus VNM în ape în care, potrivit regulamentului suedez, utilizarea motovehiculelor nautice nu era permisă. Este cert că aceste ape nu reprezintă culoare publice de navigație în care conducerea motovehiculelor nautice este permisă, în sensul regulamentului suedez, iar prefectura competentă nu a permis, potrivit articolului 3 din regulamentul suedez, utilizarea de motovehicule nautice în aceste ape.

19. În apărare, inculpații din acțiunea principală susțin, în esență, că regulamentul suedez ar fi contrar dreptului comunitar, întrucât încalcă articolele 28 CE și 30 CE, Directiva privind ambarcațiunile de agrement, precum și Directiva privind informațiile.

IV — Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare și procedura în fața Curții

20. Prin Decizia din 21 martie 2005, Luleå Tingsrätt a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) a) Articolele 28 CE-30 CE se opun unor dispoziții de drept național care interzic utilizarea motovehiculelor nautice în altă parte decât pe culoarele publice de navigație sau în zone în care autoritățile locale au permis acest lucru, astfel cum prevede Regulamentul suedez privind motovehiculele nautice?

5 — Denumită în continuare și „instanța de trimitere".

1) b) Articolele 28 CE-30 CE se opun, în alt mod, aplicării de către un stat membru a unor asemenea dispoziții astfel încât să interzică utilizarea motovehiculelor nautice și în zone în privința cărora prefectura nu a decis încă dacă trebuia sau nu trebuia autorizată o astfel de utilizare?

2) Directiva 2003/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2003 de modificare a Directivei 94/25/CE de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement se opune unor dispoziții de drept național care interzic utilizarea motovehiculelor nautice, astfel cum sunt menționate mai sus?"

21. În procedura în fața Curții, inculpații din acțiunea principală, guvernele suedez, norvegian și austriac, precum și Comisia au prezentat observații scrise și orale. Guvernul german a prezentat observații scrise.

V — Apreciere

22. La întrebările adresate de instanța de trimitere trebuie să se răspundă în ordine inversă; trebuie început cu analiza conținutului normativ al Directivei privind ambarcațiunile de agrement. În cazul în care se va dovedi că directiva reglementează exhaustiv utilizarea motovehiculelor nautice, este exclus ca, în sfera sa de aplicare, cu ocazia examinării articolului 28 CE, măsurile unilaterale luate de statele membre să fie justificate potrivit articolului 30 CE [6].

A — *Interpretarea Directivei privind ambarcațiunile de agrement*

1. Aplicabilitatea în timp a Directivei privind ambarcațiunile de agrement

23. Plecând de la această directivă, inculpații din acțiunea principală invocă existența unui drept de utilizare neîngrădită a motovehiculelor nautice și consideră astfel că reglementarea suedeză, care se opune acesteia, este inaplicabilă. Rămâne de examinat însă dacă, în această privință, directiva este aplicabilă sau nu este aplicabilă în timp.

6 — A se vedea printre altele Hotărârea din 23 mai 1996, Hedley Lomas (C-5/94, Rec., p. I-2553, punctul 19), Hotărârea din 13 decembrie 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Rec., p. I-9897, punctul 32), și Hotărârea din 11 decembrie 2003, Deutscher Apothekerverband (C-322/01, Rec., p. I-14887, punctul 64).

24. Într-adevăr, Directiva privind ambarcaţiunile de agrement se aplică motovehiculelor nautice numai după ce a fost modificată prin Directiva 2003/44. Potrivit articolului 3 alineatul (1) din aceasta, directiva trebuia transpusă până la 30 iunie 2004, însă normele adoptate în vederea transpunerii trebuiau să fie aplicate de statele membre numai începând cu 1 ianuarie 2005 (denumit în continuare „termen de aplicare"). Faptele care fac obiectul acţiunii principale s-au derulat la 8 august 2004, aşadar, după expirarea termenului de transpunere, dar anterior expirării termenului de aplicare. În cazul în care data relevantă pentru a aprecia culpabilitatea din punctul de vedere al dreptului naţional este data săvârşirii faptei, ceea ce trebuie presupus, de altfel, problema care se pune fiind, aşadar, aceea că termenul de aplicare a directivei nu expirase încă la acea dată. Trebuie analizat dacă acest lucru se opune invocării directivei de către inculpaţi.

25. O directivă nu are efect direct înainte de expirarea termenului de transpunere [7]. Acest lucru trebuie să fie valabil, prin analogie, şi în ceea ce priveşte termenul de aplicare. Pentru a motiva aplicabilitatea în timp a directivei, inculpaţii invocă jurisprudenţa Curţii, potrivit căreia statele membre nu pot, în cursul termenului de transpunere, să adopte dispoziţii de natură să compromită în mod grav rezultatul impus prin această directivă [8]. Totuşi, nici de aici nu poate rezulta efectul direct al directivei [9].

26. Cu toate acestea, din principiul retroactivităţii legii penale mai favorabile [10], recunoscut în dreptul comunitar, rezultă că un inculpat se poate prevala de lipsa sancţionării sau de existenţa unei sancţiuni mai favorabile pentru acţiunile sale în temeiul directivei chiar şi în cazul în care termenul de transpunere sau de aplicare a directivei expirase la data condamnării, dar nu şi la data săvârşirii faptei. Principiul aplicării retroactive a legii penale mai favorabile se întemeiază pe ideea că un inculpat nu ar trebui condamnat pentru un comportament care, întrucât legiuitorul şi-a modificat viziunea, nu mai are caracter penal la data condamnării [11]. Din aceste motive, dacă o dispoziţie a unei directive se opune condamnării la data judecării, atunci este necesar ca inculpatul să se poată prevala de aceste aprecieri ale legiuitorului comunitar, care consideră comportamentul în cauză ca fiind lipsit de caracter penal, chiar şi atunci când termenul de aplicare sau de transpunere a directivei nu expirase încă la data săvârşirii faptei. De asemenea, nu se poate spune că acest lucru reprezintă o îndepărtare de la principiul potrivit căruia o dispoziţie a unei directive nu are efect direct în cursul terme-

7 — A se vedea Hotărârea din 3 martie 1994, Vaneetveld (C-316/93, Rec., p. I-763, punctul 16), şi Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira (C-348/98, Rec., p. I-6711, punctul 33). O altă soluţie pare să rezulte din Hotărârea din 22 noiembrie 2005, Mangold (C-144/04, Rec., p. I-9981, punctul 78) pentru cazul în care la baza unei dispoziţii dintr-o directivă se află un principiu general de drept comunitar. În legătură cu interpretarea conformă cu dispoziţiile directivei, a se vedea Hotărârea din 4 iulie 2006, Adeneler şi alţii (C-212/04, Rec., p. I-6057, punctul 123 şi următorul).

8 — A se vedea Hotărârea din 18 decembrie 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Rec., p. I-7411, punctul 45), Hotărârea din 8 mai 2003, ATRAL (C-14/02, Rec., p. I-4431, punctul 58), şi Hotărârea din 14 septembrie 2006, Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie (C-138/05, Rec., p. I-8339, punctul 42).

9 — Hotărârea din 5 februarie 2004, Rieser Internationale Transporte (C-157/02, Rec., p. I-1477, punctul 69).

10 — A se vedea, în legătură cu existenţa acestui principiu în dreptul comunitar, Hotărârea din 3 mai 2005, Berlusconi şi alţii (C-387/02, C-391/02 şi C-403/02, Rec., p. I-3565, punctul 69).

11 — A se vedea în legătură cu acest aspect Concluziile noastre prezentate la 10 iunie 2004 în cauza Niselli (Hotărârea din 11 noiembrie 2004, C-457/02, Rec., p. I-10853, punctul 69 şi următoarele) şi Hotărârea din 14 octombrie 2004 din cauza Berlusconi şi alţii, citată anterior, punctul 155 şi următoarele.

nului de aplicare sau de transpunere, deoarece inculpatul beneficiază în mod retroactiv de aprecierile mai favorabile ale directivei doar la data condamnării.

27. În acest context, trebuie examinat, așadar, în continuare dacă Directiva 94/25 se opune unei reglementări naționale care, din motive legate de protecția mediului, interzice, în principiu, utilizarea motovehiculelor nautice în afara culoarelor publice de navigație și, în plus, permite acest lucru doar în zone pe care prefectura le-a afectat utilizării de motovehicule nautice.

2. Conținutul normativ al Directivei privind ambarcațiunile de agrement

28. În opinia guvernelor interveniente, Directiva privind ambarcațiunile de agrement ar reglementa doar cerințele tehnice impuse motovehiculelor nautice, nu și utilizarea acestora. Prin urmare, din directivă nu s-ar putea deduce existența unei interdicții adresate statelor membre de a limita utilizarea motovehiculelor nautice. În schimb, inculpații din acțiunea principală interpretează Directiva privind ambarcațiunile de agrement în sensul că aceasta se opune oricărei limitări de utilizare a motovehiculelor nautice, în măsura în care acestea corespund cerințelor tehnice stabilite de Directiva privind ambarcațiunile de agrement. Aceștia își întemeiază argumentația pe articolul 4 alineatul (1) din directiva menționată, conform căruia statele membre nu pot interzice, limita sau împiedica introducerea pe piață și/sau darea în folosință pe teritoriul lor a motovehiculelor nautice care corespund cerințelor stabilite în directivă. Se pune, așadar, problema dacă o reglementare națională care limitează posibilitățile de utilizare a motovehiculelor nautice reprezintă o restricție inadmisibilă privind darea în folosință, astfel cum este prevăzută la articolul 4 alineatul (1).

29. Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, pentru a stabili domeniul de aplicare al unei dispoziții de drept comunitar este necesar să se țină seama atât de termenii săi, cât și de contextul și de scopurile sale [12].

30. Sensul natural al noțiunii „dare în folosință” pledează în această privință împotriva tezei potrivit căreia prin aceasta trebuie înțeles orice tip de utilizare, deoarece gama largă de utilizare a unui aparat se situează în timp după simpla dare în folosință și trebuie deosebit de aceasta. Prin reglementări privind darea în folosință se înțeleg, în limbajul comun, în special norme care au ca obiect cerințele privind aparatul ce urmează a fi dat în folosință, așadar, caracteristicile acestuia, în timp ce reglementările privind utilizarea sunt norme care privesc utilizarea unui aparat dat deja în folosință, adică modalitățile sale de întrebuințare. Darea în folosință și normele privind utilizarea au, așadar, domenii de reglementare între care trebuie făcută o distincție clară. În condițiile în care legiuitorul comunitar utilizează în cadrul articolului 4 alineatul (1) din directivă doar noțiunea

12 — Din perioada mai recentă, a se vedea Hotărârea din 8 decembrie 2005, Jyske Finans (C-280/04, Rec., p. I-10683, punctul 34), și Hotărârea din 9 martie 2006, Comisia/Spania (C-323/03, Rec., p. I-2161, punctul 32).

specială de dare în folosinţă, acest lucru se opune unei interpretări a normei în sensul de a include şi limitările naţionale ale utilizării.

31. Acest rezultat este confirmat de articolul 2 alineatul (2) din Directiva privind ambarcaţiunile de agrement asupra căruia atrag atenţia în mod întemeiat şi guvernele intervenient. Într-adevăr, articolul 2 alineatul (2) prevede clar că directiva nu împiedică statele membre să „adopte, respectând Tratatul [CE], dispoziţii privind navigaţia în anumite ape, pentru a proteja mediul şi configuraţia căilor navigabile şi a asigura siguranţa acestora, cu rezerva că acest fapt nu obligă la modificarea ambarcaţiunilor care sunt în conformitate cu prezenta directivă".

32. Neîndoielnic, prin „dispoziţii privind navigaţia" în acest context trebuie înţelese, pe lângă simple reguli de circulaţie, şi limitările privind utilizarea, deoarece, în cazul navigaţiei – la fel ca în cazul circulaţiei rutiere –, diferitele forme ale limitării, mergând până la excluderea anumitor mijloace de transport, reprezintă instrumente clasice de control. Aici sunt incluse, aşadar, atât reglementări privind modul de utilizare a ambarcaţiunilor, cât şi reglementări privind locul de utilizare. Chiar dacă articolul 2 alineatul (2) vorbeşte în această privinţă doar de reglementări privind navigaţia în „anumite" ape, reglementarea precizează în mod clar că normele privind utilizarea nu sunt armonizate de directivă.

33. Doar cerinţele tehnice, şi nu utilizarea reprezintă obiectul de reglementare al Directivei privind ambarcaţiunile de agrement, aspect confirmat şi de interpretarea teleologică.

34. În acest sens, considerentul (12) al directivei precizează în mod clar că directiva nu conţine niciun fel de dispoziţii privind limitarea întrebuinţării ambarcaţiunilor de agrement după darea acestora în folosinţă. Din alte considerente rezultă că directiva are doar scopul de a elimina, prin armonizarea cerinţelor tehnice aplicabile ambarcaţiunilor de agrement şi motovehiculelor nautice, obstacolele în efectuarea schimburilor, rezultate din diferitele cerinţe tehnice [13].

35. Geneza Directivei privind ambarcaţiunile de agrement confirmă de asemenea că aceasta nu are ca obiect reglementarea modului de utilizare a motovehiculelor nautice, ci doar armonizarea cerinţelor tehnice aplicabile motovehiculelor nautice [14]. În Poziţia Comună a Consiliului privind modificarea Directivei 94/25 se arată că şi după modificarea directivei, statele membre vor păstra posibilitatea de a aplica norme mai severe cu privire la utilizarea anumitor tipuri de ambarcaţiuni [15]. Potrivit principiului subsidiarităţii,

13 — A se vedea considerentele (2), (3) şi (5) ale directivei privind ambarcaţiunile de agrement.

14 — A se vedea Hotărârea din 21 ianuarie 1992, Egle (C-310/90, Rec., p. I-177, punctul 12) în legătură cu invocarea genezei unui text pentru confirmarea unei interpretări stabilite cu ajutorul celorlalte metode de interpretare.

15 — Poziţia Comună (CE) nr. 40/2002 din 22 aprilie 2002, adoptată de Consiliu potrivit procedurii stabilite la articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunităţii Europene, în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European şi a Consiliului de modificare a Directivei 94/25 privind apropierea actelor cu putere de lege şi a actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcaţiunile de agrement [JO C 170 E, p. 1 (16)].

limitările speciale ale utilizării acestora trebuie reglementate la nivel național [16].

36. Din interpretarea globală a Directivei privind ambarcațiunile de agrement rezultă, așadar, că aceasta a urmărit să armonizeze doar cerințele tehnice, însă nu și utilizarea ambarcațiunilor de agrement și a motovehiculelor nautice [17].

3. Concluzie intermediară

37. Pentru a rezuma, se reține următoarele:

Directiva privind ambarcațiunile de agrement nu se opune unor dispoziții de drept naționale care, din motive de protecție a mediului, interzic utilizarea motovehiculelor nautice, cu condiția ca aceste dispoziții să nu contravină normelor tratatului, în special articolului 28 CE. În continuare, trebuie, așadar, examinat dacă articolele 28 CE și 30 CE se opun unei reglementări naționale de natura celei suedeze.

16 — Poziția Comună (citată la nota de subsol 15, p. 19).

17 — A se vedea în acest sens și Hotărârea din 13 iulie 2006, Voigt (C-83/05, Rec., p. I-6799, punctul 17 și următoarele).

B — *Interpretarea articolelor 28 CE și 30 CE*

1. Articolul 28 CE – Măsuri cu efect echivalent

38. Articolul 28 CE interzice restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent între statele membre.

39. În opinia Comisiei, limitările privind utilizarea, precum cele prevăzute în regulamentul suedez, ar reprezenta măsuri cu efect echivalent.

a) Formula Dassonville

40. Potrivit definiției formulate de Curte în cauza Dassonville, se înțelege prin măsuri cu efect echivalent celui avut de o restricție cantitativă orice măsură care este de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar [18].

18 — A se vedea printre altele Hotărârea din 11 iulie 1974, Dassonville (8/74, Rec., p. 837, punctul 5), Hotărârea din 24 noiembrie 1993, Keck și Mithouard (C-267/91 și C-268/91, Rec., p. I-6097, punctul 11), și Hotărârea din 14 septembrie 2006, Alfa Vita Vassilopoulos și Carrefour Marinopoulos (C-158/04 și C-159/04, Rec., p. I-8135, punctul 15).

41. Potrivit susţinerilor prezentate de inculpaţii din acţiunea principală – contestate însă de guvernul suedez – limitarea utilizării motovehiculelor nautice, introdusă de noul regulament suedez, a condus la o scădere a cifrelor de vânzări ale motovehiculelor nautice de peste 90 %. În aceste condiţii, regulamentul suedez ar afecta, în mod indirect şi *efectiv*, comerţul dintre statele membre. În orice caz, potrivit formulei Dassonville, este suficient şi un obstacol cu caracter *potenţial* pentru calificarea unei măsuri drept măsură cu efect echivalent. Cel puţin nu este de neconceput ca o reglementare naţională, prin care se limitează numărul apelor în care utilizarea motovehiculelor nautice este permisă, să influenţeze interesul cumpărătorilor pentru acest produs şi, prin urmare, să conducă la o scădere a cifrelor de vânzări şi ca atare la o scădere a vânzărilor de produse provenite din alte state membre. Prin urmare, o asemenea măsură este, cel puţin în mod potenţial, de natură să afecteze comerţul dintre statele membre. În aceste condiţii, regulamentul suedez ar reprezenta o măsură cu efect echivalent.

b) Transpunerea criteriilor Keck şi Mithouard în cazul modalităţilor de utilizare

42. Amploarea formulei Dassonville are însă drept consecinţă faptul că, în cele din urmă, orice reglementare naţională prin care se limitează utilizarea unui produs trebuie calificată drept măsură cu efect echivalent şi necesită o justificare.

43. Se pune, aşadar, întrebarea pe care Curtea – chiar dacă în alt context – a formulat-o şi în cadrul hotărârii pronunţate în cauza Keck şi Mithouard, şi anume dacă orice măsură care influenţează în mod potenţial şi volumul vânzărilor produselor provenite din alte state membre trebuie calificată drept măsură cu efect echivalent [19].

44. Urgenţa deosebită a acestei probleme referitoare la modalităţile de utilizare, cu alte cuvinte la reglementările naţionale care stabilesc modul şi locul de utilizare a produselor, rezultă în mod clar în urma analizării unor exemple.

45. De exemplu, interdicţia de a conduce autoturisme de teren în afara drumurilor publice, în pădure, sau limitările de viteză pe autostrăzi ar reprezenta măsuri cu efect echivalent. S-ar putea astfel argumenta şi în cazul acestor limitări de utilizare că acestea descurajează probabil anumite persoane să achiziţioneze un autoturism de teren sau un autoturism deosebit de rapid, deoarece nu pot să îl utilizeze după cum şi-ar dori, iar limitarea utilizării reprezintă, aşadar, un obstacol potenţial în calea comerţului intracomunitar.

19 — A se vedea Hotărârea Keck şi Mithouard (citată la nota de subsol 18, punctul 13).

46. În vederea restrângerii domeniului amplu de aplicare al articolului 28 CE rezultat în urma aplicării formulei Dassonville, Curtea a încercat uneori să excludă din domeniul de aplicare al articolului 28 CE acele măsuri naționale a căror influență asupra comerțului este prea aleatorie și prea indirectă [20]. Împotriva acestor criterii se poate argumenta însă că sunt greu de concretizat și, prin urmare, nu contribuie la instaurarea securității juridice.

47. În locul acestora, propunem ca, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile stabilite de Curte în cauza Keck și Mithouard, prin analogie cu modalitățile de vânzare, modalitățile de utilizare să fie în principiu excluse din domeniul de aplicare al articolului 28 CE.

48. Curtea a constatat în cadrul Hotărârii Keck și Mithouard că operatorii economici invocă tot mai des articolul 28 CE pentru a contesta orice reglementare ce se manifestă ca o îngrădire a *libertății lor comerciale,* chiar și atunci când aceasta nu este îndreptată împotriva produselor provenite din alte state membre [21]. În contextul modalităților de utilizare, este posibil în ultimă instanță chiar ca particularii să invoce articolul 28 CE pentru a contesta reglementări naționale care produc efecte în ceea ce îi privește doar sub forma unei limitări a *libertății lor generale de acțiune*.

49. În ceea ce privește *modalitățile de vânzare*, Curtea a decis, în cadrul Hotărârii Keck și Mithouard, că aplicarea unor astfel de prevederi naționale în cazul produselor provenite din alte state membre nu este de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului dintre statele membre în sensul Hotărârii Dassonville, cu condiția ca aceste prevederi să se aplice tuturor operatorilor economici afectați care își desfășoară activitatea pe teritoriul național și cu condiția ca acestea să afecteze în același mod, în drept, precum și în fapt, comercializarea produselor naționale și a produselor provenite din alte state membre [22]. „Excepția Keck" nu cuprinde așa-zisele *reglementări privind produsele*, care se referă la caracteristicile produselor [23]. Hotărârea Keck și Mithouard a avut la bază interdicția de a vinde mărfuri sub prețul de achiziție. În urma acestei hotărâri, Curtea a calificat drept prevederi privind modalitățile de vânzare, de exemplu, interdicțiile privind vânzarea în zilele de duminică și interdicția de a vinde tutun aplicată comercianților care nu erau autorizați în mod special [24].

50. Consecința acestei jurisprudențe o reprezintă faptul că o reglementare națională ce corespunde criteriului privind modalitatea de vânzare nu intră în domeniul de aplicare al

20 — A se vedea Hotărârea din 13 octombrie 1993, CMC Motorradcenter (C-93/92, Rec., p. I-5009, punctul 12), Hotărârea din 3 decembrie 1998, Bluhme (C-67/97, Rec., p. I-8033, punctul 22), și Hotărârea din 26 mai 2005, Burmanjer și alții (C-20/03, Rec., p. I-4133, punctul 31), în care este utilizat criteriul „prea nesemnificativ și prea aleatoriu". În legătură cu libera prestare a serviciilor, a se vedea Hotărârea din 17 februarie 2005, Viacom Outdoor (C-134/03, Rec., p. I-1167, punctul 38).

21 — Hotărârea Keck și Mithouard (citată la nota de subsol 18, punctul 14).

22 — Hotărârea Keck și Mithouard (citată la nota de subsol 18, punctul 16).

23 — A se vedea printre altele Hotărârea din 6 iulie 1995, Mars (C-470/93, Rec., p. I-1923, punctul 13), și Hotărârea din 26 iunie 1997, Familiapress (C-368/95, Rec., p. I-3689, punctul 11). În ceea ce privește o propunere de modificare a criteriilor Keck și Mithouard, în special în vederea evitării dificultăților de delimitare între dispozițiile referitoare la caracteristicile produsului și cele referitoare la comercializare, a se vedea Concluziile generale ale avocatului general Maduro prezentate la 30 martie 2006 în cauza Alfa Vita Vassilopoulos și Carrefour Marinopoulos, citată la nota de subsol 18, punctul 42 și următoarele).

24 — A se vedea Hotărârea din 2 iunie 1994, Punto Casa și PPV (C-69/93 și C-258/93, Rec., p. I-2355), și Hotărârea din 14 decembrie 1995, Banchero (C-387/93, Rec., p. I-4663).

articolului 28 CE, astfel încât este compatibilă cu dreptul comunitar, fără ca statul membru să fie nevoit să o justifice.

51. În acest context, prezenta cauză oferă prilejul de a analiza dacă modalitățile de utilizare nu trebuie excluse din domeniul de aplicare al articolului 28 CE, prin analogie cu jurisprudența Keck și Mithouard a Curții.

52. Într-adevăr, dacă examinăm caracteristicile modalităților de utilizare și a celor de vânzare, este evident că sunt comparabile, din punctul de vedere al modului și al intensității efectelor asupra circulației mărfurilor.

53. În principiu, modalitățile de vânzare se aplică doar după ce a avut loc importul produsului. În plus, acestea influențează în mod indirect vânzarea unui produs prin intermediul consumatorului: de exemplu, întrucât acesta nu poate achiziționa produsul în anumite zile ale săptămânii sau dacă publicitatea pentru un produs este supusă unor restricții. De asemenea, modalitățile de utilizare afectează doar indirect vânzarea unui produs, datorită influenței lor asupra comportamentului consumatorului la cumpărare.

54. Dispozițiile naționale ce reglementează modalitățile de vânzare nu au ca scop, în mod normal, reglementarea schimburilor de mărfuri între statele membre [25]. În mod similar, un legiuitor național nu urmărește, în general, ca prin intermediul modalităților de utilizare să reglementeze comerțul dintre statele membre.

55. În acest context, ni se pare, așadar, logic să extindem jurisprudența Keck și Mithouard a Curții asupra modalităților de utilizare și, prin urmare, să excludem aceste modalități din domeniul de aplicare al articolului 28 CE.

56. În consecință, o dispoziție națională care limitează sau interzice anumite modalități de utilizare nu intră sub incidența interdicției prevăzute la articolul 28 CE, cu condiția ca aceasta să nu se refere la caracteristicile produsului, să se aplice tuturor operatorilor economici afectați care își desfășoară activitatea pe teritoriul național și să afecteze în același mod, în drept, precum și în fapt, vânzarea produselor naționale și a produselor provenite din alte state membre.

25 — Astfel cum, de exemplu, a menționat Curtea în cauza Keck și Mithouard (citată la nota de subsol 18, punctul 12), în legătură cu interdicția națională de vânzare sub prețul de achiziție. Trebuie subliniat faptul că, luat ca atare, criteriul privind intenția nu poate reprezenta un criteriu adecvat de delimitare.

c) Aplicarea criteriilor Keck și Mithouard în prezenta cauză

57. Regulamentul suedez nu are în vedere caracteristicile produsului, deoarece nu condiționează în special utilizarea motovehiculului nautic de îndeplinirea altor cerințe tehnice decât cele care fac obiectul armonizării în cadrul Directivei privind ambarcațiunile de agrement. Limitarea utilizării nu impune, așadar, efectuarea niciunei modificări a motovehiculului nautic însuși.

58. Regulamentul suedez se aplică de asemenea tuturor operatorilor economici afectați care își desfășoară activitatea pe teritoriul național, deoarece nu face distincție în funcție de originea produsului respectiv.

59. Cu toate acestea, se ridică problema dacă regulamentul suedez afectează în același mod, în drept, precum și în fapt, vânzarea produselor naționale și a produselor provenite din alte state membre. La prima vedere, este îndeplinită și această condiție. Limitarea utilizării poate să facă un produs mai puțin atractiv pentru consumator și să afecteze astfel vânzarea produsului. În general, această consecință este valabilă atât pentru produsele naționale, cât și pentru produsele provenite din alte state.

60. În cadrul ședinței, a rezultat însă că Suedia nu dispune de producție proprie de motovehicule nautice. Din aceste motive, trebuie analizat ce influență are lipsa unei producții interne asupra examinării criteriului Keck și Mithouard, potrivit căruia produsele din alte state membre și produsele naționale trebuie să fie afectate în același mod de reglementarea națională.

61. În legătură cu o *modalitate de vânzare*, Curtea a statuat că aplicabilitatea articolului 28 CE nu poate depinde de existența sau de inexistența unei producții naționale [26]. Motivul invocat de Curte a fost acela că această chestiune de fapt este pur aleatorie și, în plus, variabilă în timp; dacă i s-ar recunoaște o importanță, s-ar ajunge la rezultatul contradictoriu potrivit căruia o reglementare care produce efecte identice, în anumite state, ar intra sub incidența articolului 28 CE, iar în altele, nu ar intra, după cum există sau nu există o producție națională. Situația ar fi diferită numai dacă reglementarea națională în litigiu ar proteja o producție națională care are ca obiect fabricarea de produse similare celor vizate de reglementarea în litigiu sau care se află în concurență cu acestea [27].

62. Aceste principii pot fi transpuse prin analogie în ceea ce privește modalitățile de utilizare. Trebuie verificat, așadar, dacă măsura națională *protejează* o producție națională care are ca obiect fabricarea de produse concurente în sensul că afectează produsele provenite din alte state membre

26 — Hotărârea din 29 iunie 1995, Comisia/Grecia (C-391/92, Rec., p. I-1621, punctul 17).

27 — Hotărârea Comisia/Grecia (citată la nota de subsol 26, punctul 18).

mai mult decât produsele naționale care se află în concurență cu acestea.

63. Din categoria produselor aflate în raport concurențial cu motovehiculele nautice pot fi reținute cel mult bărcile cu motor. Problema dacă acestea se află în raport concurențial cu motovehiculele nautice și dacă acestea din urmă sunt afectate mai mult de regulamentul suedez decât produsele naționale comparabile nu poate fi analizată în speță, în lipsă de informații suficiente, și revine instanței de trimitere sarcina de a se pronunța asupra acestui aspect. În cazul în care instanța de trimitere oferă un răspuns negativ la aceste întrebări, atunci regulamentul suedez nu intră în domeniul de aplicare al articolului 28 CE. Dimpotrivă, în cazul unui răspuns pozitiv, instanța de trimitere trebuie să examineze în plus dacă această diferență de tratament poate fi justificată din motive de protecție a mediului [28]. O justificare în temeiul articolului 30 a doua teză CE ar fi însă exclusă atunci când regulamentul suedez s-ar dovedi a fi o măsură protecționistă sau o discriminare arbitrară [29].

64. Cu toate acestea, este posibil ca pentru soluționarea prezentei cauze să nu fie necesar să se verifice dacă există produse naționale aflate în concurență cu motovehiculele nautice și dacă aceste produse comparabile sunt mai puțin afectate de regulamentul suedez.

65. Într-adevăr, în Hotărârea Keck și Mithouard, Curtea a stabilit că modalitățile naționale de vânzare ce corespund criteriilor Keck și Mithouard nu sunt de natură să *împiedice* accesul pe piață al produsul respectiv sau să îl afecteze mai mult decât afectează produsele naționale și, prin urmare, nu intră în domeniul de aplicare al articolului 28 CE [30].

66. Din această constatare se poate deduce *a contrario* că o măsură națională care restrânge sau interzice o modalitate de utilizare nu iese din domeniul de aplicare al articolului 28 CE atunci când împiedică accesul pe piață al produsului respectiv [31].

67. În această privință, nu numai o reglementare ce are ca rezultat o excludere completă, cum ar fi, de exemplu, o interdicție generală de utilizare a unui anumit produs, poate fi considerată o împiedicare a accesului pe piață. Chiar și situația în care, din cauza unei

28 — În legătură cu justificarea unui tratament diferit, a se vedea, de exemplu, Hotărârea Deutscher Apothekerverband (citată la nota de subsol 6, punctul 75 și următoarele).

29 — A se vedea Hotărârea din 14 decembrie 1979, Henn și Darby (34/79, Rec., p. 3795, punctul 21).

30 — Hotărârea Keck și Mithouard (citată la nota de subsol 18, punctul 17).

31 — Împiedicarea sau îngreunarea semnificativă a accesului pe piață este, de asemenea, considerată deseori drept criteriu decisiv pentru determinarea domeniului de aplicare al articolului 28 CE; a se vedea Concluziile avocatului general Jacobs prezentate la 24 noiembrie 1994 în cauza Leclerc-Siplec (C-412/93, Rec., p. I-179, punctul 38 și următoarele) și Concluziile avocatului general Stix-Hackl prezentate la 11 martie 2003 în cauza Deutscher Apothekerverband (C-322/01, Rec., p. I-14887, punctul 78).

reglementări deosebit de restrictive privind utilizarea unui produs, mai rămâne doar o posibilitate nesemnificativă de utilizare, trebuie considerată o împiedicare a accesului pe piață.

68. Este de competența instanței naționale să constate dacă o reglementare națională împiedică accesul pe piață. În speță, există o serie de indicii în sensul că regulamentul suedez împiedică accesul pe piață al motovehiculelor nautice. Într-adevăr, dispozițiile regulamentului suedez prevede – cel puțin pentru perioada în care prefectura nu a alocat alte suprafețe de apă pentru utilizarea motovehiculelor nautice – o interdicție de utilizare a motovehiculelor nautice, singura excepție fiind utilizarea acestora pe culoarele publice de navigație.

69. Pentru a răspunde la întrebarea dacă, în perioada de tranziție, până la alocarea altor suprafețe de apă de către prefectură, regulamentul suedez este echivalent cu o interdicție generală de utilizare, este esențial să se analizeze dacă autorizarea utilizării motovehiculelor nautice pe culoarele publice de navigație are mai mult decât o importanță pur marginală, care nu schimbă cu nimic caracterul regulamentului suedez de interdicție generală de utilizare.

70. Guvernul suedez a susținut într-adevăr că existau aproximativ 300 de astfel de culoare publice de navigație, însă nu a putut să indice suprafața acoperită de respectivele canale. Observațiile prezentate în cadrul ședinței de inculpații din acțiunea principală au creat în schimb impresia că aceste culoare publice de navigație, în ciuda numărului lor, ar reprezenta doar o posibilitate nesemnificativă de utilizare a motovehiculelor nautice. Potrivit afirmațiilor acestora, mari suprafețe ale țării nu sunt acoperite de astfel de culoare, nu sunt legate unul de celălalt, sunt greu accesibile și, în plus, din motive de siguranță, deseori nu se pretează la utilizarea de motovehicule nautice, deoarece, de exemplu, sunt frecventate de nave-tanc de mare tonaj sau se află la o distanță mare de coastă. Și Comisia pleacă de la ideea că reglementarea ar fi echivalentă cu o interdicție totală de utilizare. Excluderea culoarelor publice de navigație de la interdicția de utilizare a motovehiculelor nautice pare, așadar, să nu schimbe nimic în ceea ce privește caracterul regulamentului suedez, acela de interdicție de principiu a utilizării motovehiculelor nautice în perioada de tranziție, până la alocarea altor suprafețe de apă de către prefectură. Este lipsit de relevanță faptul că împiedicarea accesului pe piață are doar un caracter temporar, deoarece accesul nu este împiedicat doar pentru o perioadă a cărei durată este neglijabilă.

71. În scopul examinării, vom considera, așadar, în cele ce urmează că regulamentul suedez reprezintă o barieră în calea accesului pe piață și că de aceea nu trebuie exclus din domeniul de aplicare al articolului 28 CE. Compatibilitatea regulamentului cu dreptul comunitar presupune, așadar, că acesta își găsește justificarea în articolul 30 CE sau în motive imperative de interes general.

72. În cazul în care instanța de trimitere ajunge la concluzia că regulamentul suedez nu trebuie calificat drept o barieră în calea accesului pe piață, va trebui să procedeze la examinarea menționată mai sus, dar punând-o pe un plan secund, cu alte cuvinte să examineze dacă există produse naționale aflate într-un raport concurențial cu motovehiculele nautice și care, în drept sau în fapt, sunt mai puțin afectate [32].

2. Justificare

73. Potrivit jurisprudenței Cassis de Dijon, măsurile naționale cu efect echivalent aplicabile fără deosebire trebuie să fie acceptate în măsura în care aceste prevederi pot fi recunoscute ca necesare pentru respectarea cerințelor imperative [33]. Întrucât regulamentul suedez nu diferențiază în funcție de originea produsului, este aplicabil fără deosebire produselor naționale și produselor provenite din alte state membre [34]. În vederea justificării regulamentului său privind utilizarea motovehiculelor nautice, guvernul suedez invocă protecția mediului. Aceasta este recunoscută de jurisprudență ca fiind o cerință imperativă [35]. Curtea a subliniat, de asemenea, în repetate rânduri că protecția mediului reprezintă unul dintre obiectivele esențiale ale Comunității [36].

74. În plus, reglementarea națională trebuie să respecte principiul proporționalității, și anume să fie aptă, necesară și adecvată în vederea atingerii obiectivului urmărit [37]. Aceasta înseamnă în special că din mai multe mijloace la fel de adecvate, un stat membru trebuie să îl aleagă pe cel care creează cele mai puține obstacole în calea liberei circulații a mărfurilor [38].

75. Din cauza emisiilor de gaze de eșapament și a emisiilor sonore și din cauza faptului că pot fi pilotate în zone în care se află locuri de reproducere și de depus icrele, motovehiculele nautice pot cauza daune mediului înconjurător. Ținând cont de numeroasele efecte negative ale motovehiculelor nautice asupra mediului, efecte asupra cărora au atras atenția toate guvernele interveniente, o reglementare națională care îngrădește posibilitatea de utilizare a motovehiculelor nautice este fără îndoială adecvată în vederea protejării mediului.

32 — A se vedea punctul 63 din prezentele concluzii.

33 — Hotărârea din 20 februarie 1979, Rewe-Zentral, cunoscută sub numele de „Cassis de Dijon” (120/78, Rec., p. 649, punctul 8), și Hotărârea din 17 iunie 1981, Comisia/Irlanda (113/80, Rec., p. 1625, punctul 10 și următorul).

34 — Din acest motiv, nu este necesar să se clarifice dacă, în cadrul jurisprudenței Curții, s-a renunțat la cerința aplicării fără deosebire, în special în ceea ce privește cerința imperativă privind protecția mediului; în acest sens, a se vedea Hotărârea Curții din 13 martie 2001, PreussenElektra (C-379/98, Rec., p. I-2099, punctul 75).

35 — A se vedea Hotărârea din 20 septembrie 1988, Comisia/Danemarca (302/86, Rec., p. 4607, punctul 8), și Hotărârea din 9 iulie 1992, Comisia/Belgia (C-2/90, Rec., p. I-4431, punctul 22).

36 — A se vedea Hotărârea din 2 aprilie 1998, Outokumpu (C-213/96, Rec., p. I-1777, punctul 32), și Hotărârea din 15 noiembrie 2005, Comisia/Austria (C-320/03, Rec., p. I-9871, punctul 72).

37 — A se vedea printre altele Hotărârile din 14 decembrie 2004, Comisia/Germania (C-463/01, Rec., p. I-11705, punctul 78), și Radlberger Getränkegesellschaft și Spitz (C-309/02, Rec., p. I-11763, punctul 79).

38 — A se vedea doar Hotărârea din 10 noiembrie 1982, Rau (261/81, Rec., p. 3961, punctul 12), și Hotărârea din 5 februarie 2004, Comisia/Italia (C-270/02, Rec., p. I-1559, punctul 25).

76. Rămâne de analizat însă dacă o reglementare națională de natura celei suedeze este *necesară*, cu alte cuvinte dacă, pentru a proteja mediul, nu mai există un mijloc la fel de adecvat, dar mai puțin constrângător.

77. În privința necesității, se pune pentru început întrebarea dacă o reglementare care diferențiază în funcție de tipul de utilizare a motovehiculului nautic respectiv ar reprezenta un mijloc mai puțin drastic, dar la fel de adecvat. Inculpații din acțiunea principală au susținut că motovehiculele nautice produc efecte diferite asupra mediului, în funcție de modul în care sunt utilizate. Astfel, numai întrebuințarea motovehiculelor nautice drept vehicule sportive sau pentru amuzament, caracterizată de pilotarea în cerc și de accelerări rapide, are efecte negative asupra mediului, în timp ce, la utilizarea acestora ca mijloace de transport, din punctul de vedere al emisiilor de gaze de eșapament și al zgomotului, nu ar produce efecte mai puternice asupra mediului decât bărcile mici cu motor sau ar produce chiar efecte mai reduse decât acestea, având în vedere consumul mai redus de combustibil.

78. Cu toate acestea, chiar dacă am admite corectitudinea acestor afirmații [39], regulamentul suedez nu ar putea fi calificat din acest motiv drept disproporționat, deoarece modul de respectare a unei reglementări care diferențiază în funcție de tipul de pilotare ar fi, lucru asupra căruia guvernul suedez a atras în mod întemeiat atenția, mai greu de controlat și de pus în aplicare decât o reglementare ce interzice în principiu utilizarea în anumite ape și, prin urmare, nu este la fel de adecvată.

79. Este posibil ca principiul proporționalității să necesite însă ca o reglementare națională privind utilizarea motovehiculelor nautice să diferențieze între diferitele tipuri de motovehicule nautice. Inculpații din acțiunea principală au susținut că ar fi necesar să se diferențieze între diferitele tipuri de motovehicule nautice. Potrivit acestora, doar „jet-skiurile“ ar fi folosite pentru amuzament sau ca vehicule sportive și s-ar caracteriza printr-un mod de pilotare dăunător mediului. În schimb, „personal water crafts“ ar fi folosite doar ca mijloace de transport și, în această privință, ar fi chiar mai puțin dăunătoare pentru mediu decât alte tipuri de bărci cu motor care pot fi luate în considerare în acest context. Curtea nu dispune de toate informațiile referitoare la caracteristicile și la efectele diferitelor tipuri de motovehicule nautice pentru a putea oferi din acest punct de vedere un răspuns exhaustiv la problema proporționalității. În plus, o asemenea diferențiere sub aspectul efectelor asupra mediului nu poate fi dedusă nici din afirmațiile celorlalte părți în procedura în fața Curții, acestea susținând, dimpotrivă, că toate motovehiculele nautice prezintă aceleași caracteristici. În cazul în care instanța de trimitere va considera totuși confirmat faptul că tipuri diferite de motovehicule nautice produc, de asemenea, efecte de intensități diferite asupra mediului, atunci aceasta va trebui să țină seama, cu ocazia examinării proporționalității, de modul în care o măsură proporțională privitoare la utilizarea motovehiculelor nautice poate să preia aceste diferențieri din motive de protecție a mediului.

39 — Aprecierea acestor chestiuni de fapt ar reveni instanței de trimitere.

80. Într-o situație precum cea în speță, principiul proporționalității nu se opune nici posibilității ca interdicția să fie însoțită de o sancțiune penală care poate fi necesară pentru a acorda greutate interdicției, în special datorită faptului că această sancțiune se rezumă la o amendă.

81. Regulamentul suedez optează, cu excepția culoarelor publice de navigație, pentru o formă de interdicție de principiu sub rezerva autorizării, și nu pentru forma mai puțin drastică a autorizării sub rezerva interdicției. Într-adevăr, o autorizare sub rezerva interdicției reprezintă, de regulă, o măsură mai puțin drastică. Cu toate acestea, principiul proporționalității nu impune în mod automat această abordare. O autorizare sub rezerva interdicției ar trebui să fie la fel de adecvată în privința protejării mediului. La aprecierea acestei probleme, trebuie luate, în special, în considerare particularitățile regionale ale fiecărui stat membru. În această privință, guvernul suedez a susținut că Suedia se caracterizează printr-un număr foarte mare de lacuri și o coastă lungă, fiecare din acestea dispunând de o floră și o faună sensibile care merită să fie protejate. În acest context, reușește să ne convingă argumentul Suediei, potrivit căruia, din cauza particularităților geografice, o autorizare sub rezerva interdicției ar reprezenta o abordare impracticabilă și, prin urmare, nu ar fi la fel de adecvată ca modelul opus reprezentat de interdicția sub rezerva autorizării.

82. Problematic în legătură cu proporționalitatea unei reglementări de natura celei suedeze este faptul că, în intervalul care precedă luarea unei decizii de către prefectură, utilizarea motovehiculelor nautice în afara culoarelor publice de navigație este interzisă în mod general.

83. Aceasta înseamnă că, până la luarea unei decizii de către prefecturi, navigația este interzisă chiar și în ape în care protecția mediului nu impune, de fapt, acest lucru. Regulamentul suedez însuși pleacă de la ideea că, în afara culoarelor publice de navigație, există suprafețe de apă în care protecția mediului ar permite utilizarea de motovehicule nautice.

84. Totuși, în cazul în care s-ar solicita ca, până la alocarea altor suprafețe de apă de către prefecturi, navigația cu motovehiculele nautice să fie admisă, s-ar putea ajunge la situația în care flora și fauna din acele ape, care sunt sensibile în cazul agresiunilor din partea motovehiculelor nautice, să fie distruse în mod ireversibil. O asemenea reglementare nu ar fi, așadar, la fel de adecvată în vederea protejării mediului precum abordarea aleasă.

85. Pentru a respecta principiul proporționalității, trebuie însă – aspect asupra căruia Comisia a atras în mod întemeiat atenția – ca o reglementare de tipul celei în litigiu să cuprindă un termen până la care prefecturile trebuie să fi îndeplinit obligațiile care le revin

în legătură cu alocarea altor suprafețe de apă. Într-adevăr, durata termenului – astfel cum a subliniat întemeiat Norvegia – trebuie să ia în considerare aspectul că prefecturile au nevoie de o anumită perioadă pentru a-și procura informațiile necesare pentru a decide care sunt apele pentru care utilizarea de motovehicule nautice nu este dăunătoare. Pe de altă parte, securitatea juridică a operatorilor economici, de exemplu a importatorilor de motovehicule nautice, face necesar ca data până la care prefecturile trebuie să fi luat deciziile să fie cunoscută, pentru a le permite, printre altele, să își planifice activitățile economice. Astfel cum a recunoscut guvernul suedez în cadrul ședinței, până la data desfășurării acesteia, doar 15 prefecturi din 21 au emis prevederi relevante în acest sens. Prin urmare, o reglementare națională care nu stabilește data limită până la care urmează să se aplice interdicția foarte largă privitoare la motovehiculele nautice contravine principiului proporționalității.

86. În cazul în care s-ar dovedi că până la adoptarea regulamentului suedez utilizarea unei anumite categorii de motovehicule nautice era permisă fără mari restricții – ceea ce pare să se fi întâmplat în ceea ce privește „personal water crafts", potrivit afirmațiilor inculpaților din acțiunea principală – s-ar putea ca principiul proporționalității să impună, în plus, că ar fi trebuit introdusă o perioadă de tranziție pentru aceste vehicule [40].

40 — A se vedea Hotărârile Comisia/Austria (citată la nota de subsol 36, punctul 90), Comisia/Germania (citată la nota de subsol 37, punctele 79 și 80), și Radlberger Getränkegesellschaft și Spitz (citată la nota de subsol 37, punctele 80 și 81).

3. Concluzie intermediară

87. Pentru a rezuma, se reține următoarele:

Dispozițiile naționale care stabilesc modalități de utilizare a unor produse nu reprezintă măsuri cu efect echivalent în sensul articolului 28 CE, în măsura în care se aplică tuturor operatorilor economici afectați care își desfășoară activitatea pe teritoriul național, afectează în același mod, în drept și în fapt, vânzarea produselor naționale și a produselor provenite din alte state membre și nu se referă la caracteristicile produsului. Cu toate acestea, interdicțiile de utilizare sau dispozițiile naționale care permit doar o utilizare nesemnificativă a unui produs, în măsura în care (aproape) împiedică accesul pe piață al acestuia, reprezintă măsuri cu efect echivalent interzise în temeiul articolului 28 CE, dacă nu sunt justificate în temeiul articolului 30 CE sau prin cerințe imperative.

O reglementare națională care prevede că utilizarea motovehiculelor nautice este interzisă și în acele ape pentru care prefecturile nu au decis încă dacă protecția mediului impune existența unei interdicții de utilizare este disproporționată și, prin urmare, nu este justificată, în măsura în care nu prevede niciun termen rezonabil până la care prefecturile trebuie să fi luat deciziile respective.

C — *Interpretarea Directivei privind informaţiile*

88. La final, mai trebuie să examinăm care sunt cerinţele ce se deduc din Directiva privind informaţiile cu privire la adoptarea regulamentului suedez.

89. Este adevărat că instanţa de trimitere nu a solicitat Curţii în mod explicit să se pronunţe asupra interpretării Directivei privind informaţiile; cu toate acestea, se pare că este indicat, mai ales având în vedere susţinerile părţilor, să se ofere instanţei de trimitere informaţiile necesare pentru a determina dacă a fost încălcată obligaţia de comunicare prevăzută de Directiva privind informaţiile.

90. Curtea a stabilit într-adevăr că, în privinţa obiectului procedurii întrebărilor preliminare, competenţa de a stabili întrebările ce urmează a fi adresate Curţii este rezervată instanţelor naţionale, iar părţile nu pot schimba conţinutul acestora [41]. Pe de altă parte, Curtea subliniază de asemenea într-o jurisprudenţă constantă că în cadrul procedurii de cooperare între instanţele naţionale şi Curte instituite prin articolul 234 CE, este de competenţa acesteia din urmă să ofere instanţei naţionale un răspuns util, care să îi permită să soluţioneze litigiul cu care a fost sesizată [42].

91. În cadrul prezentei cereri de pronunţare a unei hotărâri preliminare, un răspuns util trebuie să conţină şi o analiză a implicaţiilor Directivei privind informaţiile asupra regulamentului suedez. Astfel, potrivit jurisprudenţei Curţii, nerespectarea obligaţiei de comunicare prevăzute în cadrul Directivei privind informaţiile are drept consecinţă inaplicabilitatea acestor reglementări tehnice, în sensul că nu pot fi invocate împotriva particularilor [43].

92. În cazul în care, cu ocazia adoptării regulamentului suedez, s-a încălcat obligaţia de comunicare instituită de Directiva privind informaţiile, instanţa de trimitere nu putea întemeia, aşadar, condamnarea inculpaţilor din acţiunea principală pe regulamentul suedez. Prin urmare, un răspuns util oferit instanţei de trimitere trebuie să trateze şi acest aspect referitor la conformitatea regulamentului suedez cu dreptul comunitar.

93. În plus, nu numai părţile au adus în discuţie aspectul legat de Directiva privind informaţiile, ci chiar instanţa de trimitere l-a abordat în cadrul cererii sale de pronunţare a unei hotărâri preliminare. În cuprinsul acesteia, instanţa de trimitere a precizat că inculpaţii din acţiunea principală au invocat faptul că guvernul suedez nu a comunicat în mod corespunzător Comisiei regulamentul suedez, astfel încât acesta nu este valabil şi nu se poate aplica.

41 — A se vedea Hotărârea din 6 iulie 2000, ATB şi alţii (C-402/98, Rec., p. I-5501, punctul 29), şi Hotărârea din 13 iulie 2000, Group Josi (C-412/98, Rec., p. I-5925, punctul 23).

42 — A se vedea Hotărârea din 17 iulie 1997, Krüger (C-334/95, Rec., p. I-4517, punctul 22), Hotărârea din 28 noiembrie 2000, Roquette Frères (C-88/99, Rec., p. I-10465, punctul 18), şi Hotărârea din 11 iulie 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Rec., p. I-6325, punctul 32).

43 — A se vedea Hotărârea din 30 aprilie 1996, CIA Security International (C-194/94, Rec., p. I-2201, punctul 54) cu privire la Directiva 83/189/CEE, care a precedat actuala directivă, şi Hotărârea din 8 septembrie 2005, Lidl Italia (C-303/04, Rec., p. I-7865, punctul 23).

94. Potrivit articolului 8 alineatul (1) din Directiva privind informațiile, Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre orice proiect de reglementare tehnică. În sensul Directivei privind informațiile, o „reglementare tehnică" este, printre altele, potrivit articolului 1, o „specificație tehnică", o „altă cerință" sau un act cu putere de lege ori un act administrativ care interzice, printre altele, utilizarea unui produs.

95. O reglementare de natura regulamentului suedez nu se încadrează la prima categorie menționată mai sus, aceea a „specificațiilor tehnice". Pentru a se încadra, aceasta ar trebui, într-adevăr, să stabilească, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din Directiva privind informațiile, caracteristici impuse unui produs [44]. Regulamentul suedez nu prevede însă niciun fel de caracteristici impuse motovehiculelor nautice.

96. Regulamentul suedez poate reprezenta însă ori o „altă cerință", ori o „reglementare tehnică" în sensul Directivei privind informațiile.

97. Pe de o parte, acesta poate reprezenta o „altă cerință" în sensul articolului 1 alineatul (4) din Directiva privind informațiile, deoarece la acest articol „altă cerință" este definită ca fiind o cerință impusă unui produs în scopul protejării, în special a mediului, și care afectează ciclul de viață al produsului după punerea sa pe piață, cum ar fi condițiile de utilizare, de reciclare, de reutilizare sau de îndepărtare a acestuia, atunci când aceste condiții pot influența semnificativ compoziția sau natura produsului ori comercializarea acestuia.

98. De asemenea, se poate lua în discuție și o calificare a interdicției privind utilizarea motovehiculelor nautice, prevăzute de regulamentul suedez, drept „reglementare tehnică" în sensul articolului 1 alineatul (11) din Directiva privind informațiile. Într-adevăr, potrivit acestuia, „reglementările tehnice" reprezintă, printre altele, acte cu putere de lege și actele administrative ale statelor membre care interzic utilizarea unui produs.

99. În legătură cu încadrarea unei măsuri naționale în una din cele două categorii, Curtea a statuat că aceasta depinde de întinderea interdicției de utilizare prevăzute de această măsură [45]. Interdicția de utilizare menționată la articolul 1 alineatul (11) trebuie să constituie o măsură a cărei amploare depășește în mod clar limitarea la anumite tipuri posibile de utilizare a produsului și care, prin urmare, nu se limitează la o simplă restricție a utilizării acestuia; în această categorie intră, așadar, în special astfel de măsuri naționale care nu mai lasă loc niciunei alte utilizări rezonabile a produsului decât o utilizare pur nesemnificativă [46].

44 — A se vedea, în legătură cu prevederile Directivei 83/189/CEE, care a precedat actuala directivă, care sunt în esență identice, Hotărârea din 6 iunie 2002, Sapod Audic (C-159/00, Rec., p. I-5031, punctul 30), și Hotărârea din 21 aprilie 2005, Lindberg (C-267/03, Rec., p. I-3247, punctul 57).

45 — A se vedea Hotărârea Lindberg (citată la nota de subsol 44, punctul 74).

46 — A se vedea Hotărârea Lindberg (citată la nota de subsol 44, punctele 75 și următorul).

100. În cazul în care regulamentul suedez, cel puțin pentru perioada în care prefecturile nu au alocat nicio altă suprafață de apă în vederea utilizării motovehiculelor nautice, ar fi asimilat *de facto* unei interdicții generale de utilizare a motovehiculelor nautice și nu ar mai lăsa loc decât unei utilizări nesemnificative a acestora, regulamentul suedez ar intra sub incidența articolului 1 alineatul (11) din Directiva privind informațiile. Sarcina de a stabili dacă regulamentul suedez reprezintă o interdicție de utilizare în acest sens revine instanței de trimitere [47].

101. În cazul în care, în urma examinării efectuate de instanța de trimitere, rezultă că limitarea națională a utilizării nu reprezintă o interdicție de utilizare în sensul articolului 1 alineatul (11), intră în discuție clasificarea regulamentului suedez drept cerință în sensul prevăzut de articolul 1 alineatul (4). Pentru aceasta, este necesar, în plus, ca limitarea utilizării să influențeze semnificativ compoziția, natura produsului ori comercializarea acestuia. Este adevărat că regulamentul în litigiu nu influențează nici compoziția, nici natura produsului. Cu toate acestea, există probabilitatea ca interdicția națională de utilizare în discuție să influențeze semnificativ comercializarea motovehiculelor nautice. Instanța națională este cea care trebuie să se pronunțe în această privință.

102. Dispozițiile naționale care intră în domeniul de aplicare material al Directivei privind informațiile trebuie comunicate Comisiei, potrivit articolului 8 alineatul (1). Articolul 10 alineatul (1) din Directiva privind informațiile prevede însă excepții de la această obligație de principiu privind comunicarea.

103. Potrivit articolului 10 alineatul (1) prima liniuță din Directiva privind informațiile, obligația de comunicare nu se aplică acelor acte cu putere de lege și acte administrative ale statelor membre prin intermediul cărora statele membre sunt în conformitate cu actele comunitare obligatorii care au ca rezultat adoptarea specificațiilor tehnice. Curtea a decis deja că articolul 2 alineatul (2) din Directiva privind ambarcațiunile de agrement, potrivit căruia statele membre au dreptul să adopte dispoziții privind navigația, nu reprezintă un act de drept comunitar obligatoriu în sensul menționat [48].

104. Potrivit articolului 10 alineatul (1) a treia liniuță din Directiva privind informațiile, obligația de comunicare nu se aplică acelor acte cu putere de lege și acte administrative ale statelor membre prin intermediul cărora statele membre utilizează clauzele de securitate prevăzute de actele comunitare obligatorii. Directiva privind ambarcațiunile de agrement conține la articolul 7 o reglementare intitulată în mod expres „Clauză de salvgardare". Potrivit acesteia, în cazul unor stări de pericol cu caracter urgent, de exemplu, pentru persoane sau pentru mediul înconjurător, statele membre pot să ia anumite măsuri provizorii. Prevederile regulamentului suedez nu reprezintă însă măsuri provizorii, astfel

47 — A se vedea Hotărârea Lindberg (citată la nota de subsol 44, punctul 77).

48 — Hotărârea din 8 septembrie 2005, Comisia/Portugalia (C-500/03, accesibilă la adresa de internet www.curia.europa.eu, punctul 34).

încât nu pot reprezenta o punere în aplicare a articolului 7 din Directiva privind ambarcațiunile de agrement, obligația de comunicare nefiind înlăturată, așadar, nici din acest motiv [49].

105. Potrivit articolului 10 alineatul (1) a șasea liniuță din Directiva privind informațiile, obligația de comunicare nu se aplică nici atunci când un stat membru se limitează la modificarea unei reglementări tehnice, în conformitate cu o solicitare a Comisiei, în scopul îndepărtării unui obstacol în calea comerțului. Această excepție se poate aplica însă numai atunci când a existat o solicitare concretă de modificare venită din partea Comisiei și aceasta a fost transpusă întocmai în practică de un stat membru. Într-adevăr, numai în acest caz dispare obiectivul urmărit prin intermediul obligației de comunicare, acela al unui control preliminar efectuat de Comisie, deoarece Comisia știe deja care este norma ce va fi adoptată de stat și nu mai trebuie să îl controleze. Din procedura în fața Curții nu a rezultat însă nimic care să indice că o asemenea situație a existat în speță.

106. Regulamentul suedez ar fi trebuit, așadar, să fi fost comunicat Comisiei, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Directiva privind informațiile.

49 — A se vedea Hotărârea Comisia/Portugalia (citată la nota de subsol 48, punctul 37).

107. Din argumentele prezentate de Comisie în cadrul ședinței desfășurate în fața Curții rezultă că un prim proiect al regulamentului suedez a fost comunicat Comisiei la 1 aprilie 2003 [50]. Ca răspuns, la 27 iunie 2003, Comisia a transmis guvernului suedez un aviz detaliat, în sensul articolului 9 alineatul (2) primul paragraf din Directiva privind informațiile. Odată cu recepționarea unui astfel de aviz detaliat se declanșează, potrivit articolului 9 alineatul (1), o obligație de abținere de trei luni, aceasta însemnând că statul membru trebuie să aștepte trei luni înainte de a adopta norma planificată și comunicată. Guvernul suedez a respectat și acest termen de abținere, deoarece, potrivit celor afirmate de Comisie în cadrul ședinței, acesta a adoptat textul final al regulamentului suedez abia la 10 iunie 2004 [51]. La prima vedere, se pare că guvernul suedez a respectat obligația de comunicare și termenul de abținere prevăzute la articolele 8 și 9.

108. Potrivit informațiilor furnizate de inculpații din acțiunea principală, textul regulamentului în forma sa finală ar fi totuși diferit de proiectul care a fost comunicat Comisiei. În orice caz, astfel cum reiese din informațiile furnizate de Comisie în cadrul ședinței, textul final adoptat nu a fost comunicat din nou înainte de a fi adoptat. În aceste împrejurări, se pune prin urmare întrebarea dacă, potrivit Directivei privind informațiile, textul regulamentului în varianta în care a fost adoptat ar fi trebuit să fie comunicat din nou înainte de a fi adoptat.

50 — În acest sens, și baza de date TRIS a Comisiei (a se vedea http://ec.europa.eu/enterprise/tris/pisa/app/search/index.cfm?fuseaction=pisa_notif_overview&iYear=2003&inum=119&lang=EN&sNLang=EN).

51 — Regulamentul privind motovehiculele nautice a intrat ulterior în vigoare la 15 iulie 2004.

109. O obligaţie privind o nouă comunicare a proiectului modificat ar putea rezulta din două puncte de vedere.

110. În primul rând, potrivit articolului 8 alineatul (1) al treilea paragraf, un stat membru este obligat să comunice proiectul din nou în cazul în care îi aduce modificări ce au ca efect schimbarea semnificativă a obiectului, scurtarea programului de punere în aplicare avut în vedere anterior, adăugarea de specificaţii sau de cerinţe ori transformarea acestora în unele mai restrictive. În cele din urmă, o încălcare a acestei noi obligaţii de comunicare trebuie să conducă, la fel ca o încălcare a primei obligaţii de comunicare, la inaplicabilitatea normei care nu a fost comunicată. Directiva privind informaţiile are ca efect util protejarea liberei circulaţii a mărfurilor prin efectuarea unui control preventiv al măsurilor naţionale [52]. Acest control poate fi efectuat de Comisie în mod eficient numai atunci când îi sunt notificate şi modificările importante aduse proiectului comunicat.

111. În temeiul informaţiilor deţinute de Curte, există motive să presupunem că regulamentul adoptat nu conţine modificări semnificative faţă de proiectul comunicat. Conţinutul proiectului comunicat iniţial pare să fi fost reprezentat de o interdicţie de principiu a utilizării motovehiculelor nautice în afara culoarelor publice de navigaţie. Se pare că prin ultima modificare adoptată s-a introdus în regulament doar obligaţia prefecturilor de a aloca alte suprafeţe de apă în vederea utilizării motovehiculelor nautice. Această modificare nu ar reprezenta o „modificare semnificativă" în sensul Directivei privind informaţiile, întrucât, în urma acestei modificări, norma nu a fost transformată într-o normă mai restrictivă, ci atenuată, chiar şi cu privire la o posibilă restricţie privind circulaţia mărfurilor, a cărei protecţie este urmărită prin Directiva privind informaţiile prin introducerea unui control preventiv. Sarcina de a stabili dacă în speţă au fost aduse modificări semnificative proiectului de regulament comunicat şi dacă acestea nu au fost comunicate din nou revine însă instanţei de trimitere care este competentă să interpreteze dreptul naţional şi care poate stabili datele şi conţinutul comunicărilor respective, necesare pentru apreciere.

112. Al doilea punct de vedere care trebuie analizat rezultă din articolul 9 alineatul (2) al treilea paragraf din Directiva privind informaţiile. Potrivit acestuia, un stat membru are obligaţia să raporteze Comisiei cu privire la acţiunile pe care îşi propune să le întreprindă ca urmare a acestor avize detaliate, iar Comisia comentează cu privire la această reacţie. În speţă însă, potrivit afirmaţiilor Comisiei din cadrul şedinţei, guvernul suedez a reacţionat la avizul detaliat numai după adoptarea regulamentului naţional în litigiu. În cursul şedinţei, Comisia a subliniat totuşi în mod întemeiat că de aici nu se pot deduce consecinţe juridice. Absenţa dialogului dintre Comisie şi statul membru, prevăzut la articolul 9 alineatul (2) al treilea paragraf, nu poate duce la inaplicabilitatea

52 — A se vedea Hotărârea CIA Security International (citată la nota de subsol 43, punctul 40), Hotărârea Lidl Italia (citată la nota de subsol 43, punctul 22) şi Hotărârea din 16 iunie 1998, Lemmens (C-226/97, Rec., p. I-3711, punctul 32).

unei dispoziții naționale, întrucât Directiva privind informațiile permite în principiu unui stat membru să adopte o dispoziție națională chiar și atunci când Comisia s-a pronunțat împotriva acesteia, atât timp cât măsura în cauză a fost comunicată, iar obligația de abținere și-a încetat efectele. În plus, unui stat membru îi revine de asemenea obligația de a comunica din nou o modificare semnificativă adusă unui proiect. Aceste cerințe privind acțiunile pe care trebuie să le întreprindă un stat membru sunt suficiente în vederea efectuării de către Comisie a unui control preventiv eficient, astfel cum acesta este avut în vedere de Directiva privind informațiile. În vederea efectuării de către Comisie a unui control eficient nu este necesar ca încălcarea de către un stat membru a obligației sale de a reacționa la avizul detaliat al Comisiei să atragă după sine sancțiunea inaplicabilității măsurii naționale.

113. Pentru a rezuma, se reține următoarele:

Potrivit Directivei privind informațiile, un stat membru este obligat să comunice din nou o dispoziție care a fost deja comunicată doar în condițiile menționate la articolul 8 alineatul (1) al treilea paragraf.

VI — Concluzie

114. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările instanței de trimitere după cum urmează:

„1) Directiva 94/25/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/44/CE, nu se opune unor dispoziții naționale care, din motive de protecție a mediului, interzic utilizarea motovehiculelor nautice, cu condiția ca aceste dispoziții să nu contravină normelor tratatului, în special articolului 28 CE.

2) O dispoziție națională care stabilește modalități de utilizare pentru produse nu reprezintă o măsură cu efect echivalent în sensul articolului 28 CE, în măsura în care se aplică tuturor operatorilor economici afectați care își desfășoară activitatea pe teritoriul național, afectează în același mod, în drept și în fapt, vânzarea produselor naționale și a produselor provenite din alte state membre și nu se referă la caracteristicile produsului. Cu toate acestea, interdicțiile de utilizare sau dispozițiile naționale care permit doar o utilizare nesemnificativă a unui produs, în măsura în care (aproape) împiedică accesul pe piață al acestuia, reprezintă măsuri cu efect echivalent interzise în temeiul articolului 28 CE, dacă nu sunt justificate în temeiul articolului 30 CE sau prin cerințe imperative.

3) O reglementare națională care prevede că utilizarea motovehiculelor nautice este interzisă și în acele ape pentru care prefecturile nu au decis încă dacă protecția mediului impune existența unei interdicții de utilizare este disproporționată și, prin urmare, nu este justificată, în măsura în care nu prevede niciun termen rezonabil până la care prefecturile trebuie să fi luat deciziile respective.

4) Potrivit Directivei privind informațiile, un stat membru este obligat să comunice din nou o dispoziție care a fost deja comunicată doar în condițiile menționate la articolul 8 alineatul (1) al treilea paragraf."