ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

15 avril 2010 *

Dans l'affaire C-433/05,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Handens tingsrätt (Suède), par décision du 21 novembre 2005, parvenue à la Cour le 5 décembre 2005, dans la procédure pénale contre

Lars Sandström,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de chambre, M^me^ R. Silva de Lapuerta, MM. G. Arestis (rapporteur), J. Malenovský et D. Šváby, juges,

avocat général: M^me^ J. Kokott,
greffier: M^me^ C. Strömholm, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 17 décembre 2009,

* Langue de procédure: le suédois.

considérant les observations présentées:

— pour L. Sandström, par M^e R. Ihre, advokat, ainsi que par M^es D. Putzeys et B. Dumortier, avocats,

— pour l'Åklagaren, par M^e S. Creutz, advokat,

— pour le gouvernement suédois, par M. A. Kruse, M. R. Sobocki, M^me S. Johannesson et M^me K. Petkovska, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement autrichien, par M. E. Riedl, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement portugais, par M. L. Inez Fernandes et M^me M. J. Lois, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement norvégien, par MM. A. Eide et K. B. Moen, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M^mes L. Ström van Lier, A. Alcover San Pedro et D. Lawunmi, ainsi que par MM. S. Schønberg et K. Simonsson, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 28 CE et 30 CE et de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (JO L 164, p. 15), telle que modifiée par la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 2003 (JO L 214, p. 18, ci-après la «directive 94/25»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'une procédure pénale engagée par l'Åklagaren (ministère public) contre M. Sandström au sujet de la violation par ce dernier du règlement 1993:1053 relatif à l'utilisation des véhicules nautiques à moteurs [förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter], tel que modifié par le règlement 2004:607 [förordning (2004:607), ci-après le «règlement national»)].

Le cadre juridique

La réglementation de l'Union

3 Aux termes du deuxième considérant de la directive 94/25:

«[…] les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les différents États membres en ce qui concerne les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance ont un contenu et un champ d'application différents; […] de telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges et des conditions de concurrence inégales dans le marché intérieur».

4 Le troisième considérant de la directive 94/25 prévoit:

«[…] l'harmonisation des législations nationales est la seule manière de supprimer ces entraves au libre-échange; […] cet objectif ne peut être atteint de manière satisfaisante par les États membres individuels; […] la présente directive n'établit que les exigences indispensables à la libre circulation des bateaux de plaisance».

5 L'article 1er de la directive 94/25 définit le champ d'application de celle-ci. Cette disposition a été remplacée par le texte figurant à l'article 1er de la directive 2003/44 qui a notamment étendu ce champ d'application afin d'y inclure les véhicules nautiques à moteur (ci-après les «VNM»).

6 L'article 2 de la directive 94/25, intitulé «Mise sur le marché et mise en service», énonce:

«1. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que les produits visés à l'article 1er paragraphe 1 ne puissent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

2. Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité [CE], des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à la présente directive.»

7 L'article 4, paragraphe 1, de la directive 94/25 dispose:

«Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché et/ou la mise en service sur leur territoire de produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, et comportant le marquage 'CE' visé à l'annexe IV qui indique leur conformité à l'ensemble des dispositions de la présente directive, y compris les procédures de conformité visées au chapitre II.»

8 L'article 3, paragraphe 1, de la directive 2003/44 dispose:

«Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1er janvier 2005.»

9 L'article 1er de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques (JO L 204, p. 37), telle que modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998 (JO L 217, p. 18), et codifiant la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983 (JO L 109, p. 8, ci-après la «directive 98/34»), prévoit les dispositions suivantes:

«Au sens de la présente directive, on entend par:

[…]

4) 'autre exigence': une exigence, autre qu'une spécification technique, imposée à l'égard d'un produit pour des motifs de protection, notamment des consommateurs ou de l'environnement, et visant son cycle de vie après mise sur le marché, telle que ses conditions d'utilisation, de recyclage, de réemploi ou d'élimination lorsque ces conditions peuvent influencer de manière significative la composition ou la nature du produit ou sa commercialisation;

[…]

11) ‘règle technique’: une spécification technique ou autre exigence ou une règle relative aux services, y compris les dispositions administratives qui s’y appliquent, dont l’observation est obligatoire, de jure ou de facto, pour la commercialisation, la prestation de services, l’établissement d’un opérateur de services ou l’utilisation dans un État membre ou dans une partie importante de cet État, de même que, sous réserve de celles visées à l’article 10, les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres interdisant la fabrication, l’importation, la commercialisation ou l’utilisation d’un produit ou interdisant de fournir ou d’utiliser un service ou de s’établir comme prestataire de services.

[…]»

10 L’article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 prévoit que, sous réserve de l’article 10, les États membres communiquent immédiatement à la Commission tout projet de règle technique.

11 Aux termes de l’article 8, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive 98/34, «[l]es États membres procèdent à une nouvelle communication dans les conditions énoncées ci-dessus s’ils apportent au projet de règle technique, d’une manière significative, des changements qui auront pour effet de modifier le champ d’application, d’en raccourcir le calendrier d’application initialement prévu, d’ajouter des spécifications ou des exigences ou de rendre celles-ci plus strictes».

12 Conformément à l’article 8, paragraphe 3, de la directive 98/34, «[l]es États membres communiquent sans délai à la Commission le texte définitif d’une règle technique».

13 En vertu de l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, de la directive 98/34, les États membres reportent, selon les cas, l'adoption d'un projet de règle technique de quatre ou de six mois «à compter de la date de la réception par la Commission de la communication visée à l'article 8, paragraphe 1, si la Commission ou un autre État membre émet, dans les trois mois qui suivent cette date, un avis circonstancié selon lequel la mesure envisagée présente des aspects pouvant éventuellement créer des obstacles à la libre circulation des marchandises dans le cadre du marché intérieur».

La réglementation nationale

14 Le règlement national, dans sa version en vigueur au moment des faits dans l'affaire au principal, est entré en vigueur le 15 juillet 2004.

15 L'article 1er de ce règlement dispose:

«On entend, dans le présent règlement, par véhicule nautique à moteur une embarcation de moins de 4 mètres de long, qui 1) est équipée d'un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine constituant sa principale source de propulsion, et 2) qui est conçue pour être manœuvrée par une ou plusieurs personnes assises, debout ou agenouillées sur la coque plutôt qu'à l'intérieur de celle-ci.»

16 L'article 2 dudit règlement prévoit:

«Les véhicules nautiques à moteur ne peuvent être utilisés que dans les couloirs publics de navigation et dans les zones visées à l'article 3, premier alinéa.»

17 Aux termes de l'article 3 du règlement national:

«Le Länsstyrelsen [(préfecture)] peut désigner, pour la province, des zones situées en-dehors des couloirs publics de navigation, dans lesquelles les véhicules nautiques à moteur peuvent être utilisés. Il est tenu d'adopter des dispositions à cet effet en ce qui concerne:

1) les zones à ce point affectées par l'activité humaine que les émissions sonores et autres perturbations que viendrait ajouter l'utilisation de véhicules nautiques à moteur ne peuvent pas être considérées comme une nuisance significative pour la collectivité ou pour l'environnement;

2) les zones qui ne sont pas situées à proximité de zones résidentielles ou de zones de résidences secondaires, et qui présentent peu de valeur sur le plan de la sauvegarde de l'environnement naturel et culturel, de la diversité biologique, des activités de plein air, ou de la pêche sportive ou commerciale, et

3) les autres zones où l'utilisation de véhicules nautiques à moteur ne provoque pas de nuisances pour la collectivité par des émissions sonores ou autres perturbations, et ne risque pas d'endommager ou de perturber de manière significative la faune ou la flore, ou de favoriser la propagation de maladies contagieuses.

Le Länsstyrelsen peut également, si cela s'avère nécessaire pour prévenir des nuisances ou risques de dommages, tels que visés au premier alinéa, point 3, confiner l'utilisation de véhicules nautiques à moteur à certaines parties des couloirs publics de navigation. Il peut réglementer la manière d'accéder aux couloirs publics de navigation et de les quitter.»

18 Conformément à l'article 5 du règlement national, toute personne qui aura conduit un VNM en violation des articles 2 ou 3 b de ce règlement, ou des dispositions prises en application de l'article 3 dudit règlement, sera punie d'une amende.

19 Par décision nº 2589 2004 41950 du 20 mai 2005 (ci-après la «décision du 20 mai 2005»), le Länsstyrelsen i Stockholms län (préfecture de la province de Stockholm) a, sur le fondement de l'article 3 du règlement national, autorisé l'utilisation de VNM dans certaines zones de son ressort. Cette décision est entrée en vigueur le 15 juin 2005.

I — Le litige au principal et les questions préjudicielles

20 Le 13 juillet 2005, M. Sandström conduisait un VNM dans des eaux situées hors des couloirs publics de navigation et dans une zone non couverte par les dispositions adoptées par le Länsstyrelsen relatives aux zones où l'utilisation d'un VNM est autorisée. L'Åklagaren a engagé des poursuites contre M. Sandström pour contravention au règlement national.

21 Les eaux concernées dans le litige au principal sont définies par la décision du 20 mai 2005.

22 La partie défenderesse ne nie pas les faits qui lui sont reprochés mais fait valoir que l'application du règlement national est contraire à l'article 28 CE ainsi qu'à la directive 94/25.

23 Dans ces conditions, le Handens tingsrätt a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) a) La directive [2003/44] s'oppose-t-elle à des dispositions de droit national interdisant d'utiliser des [VNM] en dehors des couloirs publics de navigation et des zones dans lesquelles une autorité locale a pris une mesure d'autorisation en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement [national]?

b) le caractère licite de l'interdiction décrite sous a) dépend-il du point de savoir si l'autorité locale, lorsqu'elle a examiné la question de l'autorisation au regard de l'article 3, paragraphe 1, a observé la règle selon laquelle une décision d'autorisation doit toujours être prise pour les zones dans lesquelles les critères énoncés aux alinéas 1 à 3 sont remplis?

2) Sinon, les articles 28 CE à 30 CE s'opposent-ils à des dispositions nationales qui interdisent l'utilisation des [VNM] décrite ci-dessus à la première question, sous a), et cela de manière générale ou seulement dans le cas évoqué à la première question, sous b)?

3) Indépendamment des circonstances énoncées ci-dessus, le défaut de notification préalable à la Commission […], en vertu [de la directive 98/34], de la nouvelle interdiction visant les [VNM], adoptée le 20 juin 2004, s'oppose-t-il aux dispositions nationales en cause?»

Sur les questions préjudicielles

Observations liminaires

24 À titre liminaire, il y a lieu d'indiquer que la réglementation nationale en cause dans l'affaire au principal a, dans une large mesure, déjà fait l'objet d'un examen par la Cour au regard de la directive 94/25 ainsi que des articles 28 CE et 30 CE dans l'arrêt du 4 juin 2009, Mickelsson et Roos (C-142/05, Rec. p. I-4273). Cet arrêt et la présente affaire s'inscrivent dans des faits et un cadre juridique similaires.

25 La différence essentielle entre les deux affaires réside dans le fait que, contrairement à l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Mickelsson et Roos, précité, dans le présent litige au principal, le Länsstyrelsen a exercé les compétences définies à l'article 3 du règlement national lui permettant d'autoriser la circulation des VNM dans certaines zones de navigation. En ce qui concerne le cadre juridique, la directive 2003/44 modifiant la directive 94/25/CE était applicable au moment des faits de l'affaire au principal.

Sur les première et deuxième questions

26 Par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner conjointement, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la directive 94/25 ou, le cas échéant, les articles 28 CE et 30 CE doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle en cause dans le litige au principal, qui interdit l'utilisation des VNM en dehors de certaines zones désignées.

27 La directive 94/25 a pour objet de rapprocher les législations des États membres relatives aux bateaux de plaisance, afin de supprimer les disparités en ce qui concerne le

contenu et le champ d'application des caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance dans la mesure où de telles disparités sont de nature à créer des entraves aux échanges entre les États membres et des conditions de concurrence inégales dans le marché intérieur. En modifiant l'article 1er de la directive 94/25/CE, dans sa version initiale, la directive 2003/44 a élargi le champ d'application de la première directive afin notamment d'y inclure les VNM.

28 L'article 2, paragraphe 2, de la directive 94/25 précise que les dispositions de celle-ci n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à ladite directive (arrêt Mickelsson et Roos, précité, point 20).

29 Ainsi, conformément à son article 2, paragraphe 2, cette directive ne s'oppose pas à des dispositions nationales qui, pour des raisons tenant à la protection de l'environnement, interdisent l'utilisation de VNM sur certaines eaux, pourvu que ces dispositions n'enfreignent pas les règles du traité (arrêt Mickelsson et Roos, précité, point 21).

30 Le règlement national et la décision du 20 mai 2005 relèvent de la catégorie des dispositions nationales visées par cette dernière disposition de la directive 94/25. En effet, ils prévoient une interdiction d'utilisation des VNM en dehors des zones désignées.

31 Il importe, par conséquent, d'examiner si les articles 28 CE et 30 CE, devenus, après l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, les articles 34 TFUE et 36 TFUE, font obstacle à des règles nationales, telles que celles en cause dans le litige au principal.

32 Dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Mickelsson et Roos, précité, la Cour avait déjà été saisie d'une question d'interprétation des articles 28 CE et 30 CE afin de permettre à la juridiction de renvoi d'apprécier la compatibilité du règlement national avec lesdites dispositions. Au moment des faits du litige au principal dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Mickelsson et Roos, précité, le règlement national n'avait pas encore été mis en œuvre par des mesures prévues à l'article 3, premier alinéa, dudit règlement, telles que la décision du 20 mai 2005, de sorte que, conformément à l'article 2 du même règlement, l'usage des VNM n'était autorisé que dans les couloirs publics de navigation.

33 Il ressort du point 44 de l'arrêt Mickelsson et Roos, précité, que les articles 28 CE et 30 CE ne s'opposent pas à une réglementation nationale qui, pour des raisons tenant à la protection de l'environnement, interdit l'utilisation des VNM en dehors des couloirs désignés, à condition que:

— les autorités nationales compétentes soient obligées de prendre les mesures de mise en œuvre prévues afin de désigner des zones en dehors des couloirs publics de navigation dans lesquelles les VNM peuvent être utilisés;

— ces autorités aient effectivement exercé la compétence qui leur a été conférée à cet égard et aient désigné les zones répondant aux conditions prévues par la réglementation nationale, et

— de telles mesures aient été adoptées dans un délai raisonnable après l'entrée en vigueur de cette réglementation.

34 Une telle réponse n'est pas affectée par l'adoption de la décision du 20 mai 2005. En effet, la réglementation nationale en cause dans le litige au principal reste fondée sur le principe d'une interdiction générale d'utilisation des VNM en dehors des couloirs publics de navigation sous réserve d'une désignation par les autorités compétentes des zones dans lesquelles ceux-ci peuvent être utilisés. Il incombe donc à la juridiction de renvoi de vérifier si le règlement national, tel que mis en œuvre par la décision du 20 mai 2005, respecte les trois conditions citées au point précédent.

35 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, dans le cadre de la procédure visée à l'article 267 TFUE, fondée sur une nette séparation des fonctions entre les juridictions nationales et la Cour, toute appréciation des faits de la cause relève de la compétence de la juridiction nationale. Toutefois, afin de donner à celle-ci une réponse utile, la Cour peut, dans un esprit de coopération avec les juridictions nationales, lui fournir toutes les indications qu'elle juge nécessaires (voir, en ce sens, arrêt Mickelsson et Roos, précité, point 41).

36 S'agissant de la première condition mentionnée au point 33 ci-dessus, il convient de relever que, conformément à l'article 3 du règlement national, le Länsstyrelsen est tenu d'adopter les dispositions pour désigner les zones situées en dehors des couloirs publics de navigation dans lesquelles les VNM peuvent être utilisés.

37 En ce qui concerne la deuxième condition mentionnée au point 33 ci-dessus, il y a lieu de rappeler que la décision du 20 mai 2005 désigne, en vertu de l'article 3 du règlement national, les zones de navigation dans lesquelles les VNM peuvent être utilisés dans la province de Stockholm.

38 Il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier s'il peut être raisonnablement considéré que cette décision désigne toutes les zones qui, dans la province concernée, répondent aux conditions prévues par ledit règlement, et notamment à son article 3,

premier alinéa. En effet, dès lors que l'utilisation des VNM, dans une zone répondant auxdites conditions, est censée, selon le libellé du règlement national lui-même, ne pas engendrer des risques ou des nuisances inacceptables pour l'environnement (voir arrêt Mickelsson et Roos, précité, point 38), il doit être considéré que toute interdiction d'utilisation des VNM dans une telle zone, résultant de l'absence de désignation de celle-ci dans la mesure de mise en œuvre, constituerait une mesure allant au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de protection de l'environnement.

39 S'agissant de la troisième condition mentionnée au point 33 ci-dessus, les éléments du dossier font apparaître que la décision du 20 mai 2005 est entrée en vigueur le 15 juin 2005, c'est-à-dire onze mois après l'entrée en vigueur du règlement national. Afin d'apprécier le caractère raisonnable de ce délai, il y a lieu de tenir compte, en outre, du fait que, ainsi qu'il ressort des motifs de la décision du 20 mai 2005, celle-ci a été adoptée après consultation des communes et d'autres parties concernées.

40 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux deux premières questions posées que la directive 94/25 ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui, pour des raisons tenant à la protection de l'environnement, interdit l'utilisation de VNM en dehors des couloirs désignés. Les articles 34 TFUE et 36 TFUE ne s'opposent pas à une telle réglementation nationale, à condition que:

— les autorités nationales compétentes soient obligées de prendre les mesures de mise en œuvre prévues afin de désigner des zones en dehors des couloirs publics de navigation dans lesquelles les VNM peuvent être utilisés;

— ces autorités aient effectivement exercé la compétence qui leur a été conférée à cet égard et aient désigné les zones répondant aux conditions prévues par la réglementation nationale, et

— de telles mesures aient été adoptées dans un délai raisonnable après l'entrée en vigueur de cette réglementation.

Il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier si, dans l'affaire en cause au principal, ces conditions sont remplies.

Sur la troisième question

41 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le défaut de notification préalable à la Commission, prévue à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34, de la modification d'une législation nationale dans des circonstances telles que celles en cause dans l'affaire au principal entraîne l'invalidité de ces dispositions nationales.

42 À cet égard, il est de jurisprudence constante que la directive 98/34 vise, par un contrôle préventif, à protéger la libre circulation des marchandises, qui est l'un des fondements de la Communauté, et que ce contrôle est utile dans la mesure où des règles techniques relevant de cette directive peuvent constituer des entraves aux échanges des marchandises entre les États membres, ces entraves ne pouvant être admises que si elles sont nécessaires pour satisfaire à des exigences impératives poursuivant un but d'intérêt général (voir arrêts du 30 avril 1996, CIA Security International, C-194/94, Rec. p. I-2201, point 40; du 16 juin 1998, Lemmens, C-226/97, Rec. p. I-3711, point 32, et du 8 septembre 2005, Lidl Italia, C-303/04, Rec. p. I-7865, point 22).

43 L'obligation de notification visée à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 constituant un moyen essentiel pour la réalisation de ce contrôle

communautaire, l'efficacité de ce dernier sera d'autant plus renforcée que cette directive est interprétée en ce sens que la méconnaissance de l'obligation de notification constitue un vice de procédure substantiel de nature à entraîner l'inapplicabilité des règles techniques concernées, de sorte que celles-ci ne peuvent pas être opposées aux particuliers (voir arrêt Lidl Italia, précité, point 23).

44 Il ressort du dossier soumis à la Cour que, le 1er avril 2003, le gouvernement suédois a communiqué à la Commission le projet de règlement national qui définissait la notion de VNM et qui comportait, sauf quelques exceptions, une interdiction générale de leur utilisation. À la suite de cette communication, la Commission a adressé au gouvernement suédois un avis circonstancié au titre de l'article 9, paragraphe 2, de la directive 98/34. Les autorités suédoises ont alors modifié le projet. Cependant, elles n'ont communiqué à la Commission le texte ainsi modifié du règlement national qu'après l'adoption de celui-ci.

45 Il semble ainsi, ce qu'il incombe à la juridiction nationale de vérifier, que le projet initial du règlement national a fait l'objet d'une notification au titre de l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 mais que seules les modifications qui y ont été apportées à la suite de l'avis circonstancié de la Commission n'ont pas fait l'objet d'une telle notification préalable. Le gouvernement suédois et la Commission insistent à cet égard sur le fait que lesdites modifications ne concernent qu'un assouplissement des conditions d'utilisation des VNM.

46 À cet égard, il y a lieu de rappeler que l'article 8, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive 98/34 dispose que les États membres procèdent à une nouvelle communica-

tion s'ils apportent au projet de règle technique, d'une manière significative, des changements qui auront pour effet de modifier le champ d'application, d'en raccourcir le calendrier d'application initialement prévu, d'ajouter des spécifications ou des exigences ou de rendre celles-ci plus strictes.

47 Toutefois, il doit être considéré que, eu égard à l'objectif de la directive 98/34 exposé au point 41 ci-dessus, des modifications apportées à un projet de règle technique déjà notifié à la Commission, conformément à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34, qui ne comportent, par rapport au projet notifié, qu'un assouplissement des conditions d'utilisation du produit concerné et qui, partant, réduisent l'impact éventuel de la règle technique sur les échanges commerciaux, ne constituent pas un changement significatif du projet au sens de l'article 8, paragraphe 1, troisième alinéa, de cette directive. De telles modifications ne sont donc pas soumises à l'obligation de notification préalable.

48 Si, certes, conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 98/34, les États membres communiquent sans délai à la Commission le texte définitif d'une règle technique, l'absence de communication d'une modification non significative d'une telle règle préalablement à l'adoption de celle-ci n'affecte pas, en l'absence d'une obligation de notification préalable, l'applicabilité de cette règle.

49 Il y a donc lieu de répondre à la troisième question que l'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34 doit être interprété en ce sens qu'une modification apportée à un projet de règle technique déjà notifié à la Commission européenne, conformément au premier alinéa de cette disposition, et qui ne comporte, par rapport au projet notifié, qu'un assouplissement des conditions d'utilisation du produit concerné et qui, partant, réduit l'impact éventuel de la règle technique sur les échanges commerciaux ne constitue pas un changement significatif du projet au sens du troisième alinéa de ladite disposition et

ne doit pas faire l'objet d'une notification préalable à la Commission. En l'absence d'une telle obligation de notification préalable, l'absence de communication à la Commission d'une modification non significative d'une règle technique, préalablement à l'adoption de celle-ci, n'affecte pas l'applicabilité de cette règle.

Sur les dépens

50 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

1) La directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, telle que modifiée par la directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 2003, ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui, pour des raisons tenant à la protection de l'environnement, interdit l'utilisation de véhicules nautiques à moteur, en dehors des couloirs désignés.

2) Les articles 34 TFUE et 36 TFUE ne s'opposent pas à une telle réglementation nationale, à condition que:

— les autorités nationales compétentes soient obligées de prendre les mesures de mise en œuvre prévues afin de désigner des zones en dehors des couloirs publics de navigation dans lesquelles les véhicules nautiques à moteur peuvent être utilisés;

— ces autorités aient effectivement exercé la compétence qui leur a été conférée à cet égard et aient désigné les zones répondant aux conditions prévues par la réglementation nationale, et

— de telles mesures aient été adoptées dans un délai raisonnable après l'entrée en vigueur de cette réglementation.

Il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier si, dans l'affaire en cause au principal, ces conditions sont remplies.

3) L'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, doit être interprété en ce sens qu'une modification apportée à un projet de règle technique déjà notifié à la Commission européenne, conformément au premier alinéa de cette disposition, et qui ne comporte, par rapport au projet notifié, qu'un assouplissement des conditions d'utilisation du produit concerné et qui,

partant, réduit l'impact éventuel de la règle technique sur les échanges commerciaux ne constitue pas un changement significatif du projet au sens du troisième alinéa de ladite disposition et ne doit pas faire l'objet d'une notification préalable à la Commission. En l'absence d'une telle obligation de notification préalable, l'absence de communication à la Commission d'une modification non significative d'une règle technique, préalablement à l'adoption de celle-ci, n'affecte pas l'applicabilité de cette règle.

Signatures