SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

15 aprile 2010*

Nel procedimento C-433/05,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dallo Handens tingsrätt (Svezia), con decisione 21 novembre 2005, pervenuta in cancelleria il 5 dicembre 2005, nel procedimento penale a carico di

Lars Sandström,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. G. Arestis (relatore), J. Malenovský e D. Šváby, giudici,

avvocato generale: sig.ra J. Kokott
cancelliere: sig.ra C. Strömholm, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 17 dicembre 2009,

* Lingua processuale: lo svedese.

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. L. Sandström, dall'avv. R. Ihre, advokat, nonché dagli avv.ti D. Putzeys e B. Dumortier, avocats;

— per l'Åklagaren, dall'avv. S. Creutz, advokat;

— per il governo svedese, dai sigg. A. Kruse e R. Sobocki e dalle sig.re S. Johannesson e K. Petkovska, in qualità di agenti;

— per il governo austriaco, dal sig. E. Riedl, in qualità di agente;

— per il governo portoghese, dal sig. L. Inez Fernandes e dalla sig.ra M.J. Lois, in qualità di agenti;

— per il governo norvegese, dai sigg. A. Eide e K.B. Moen, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, dalle sig.re L. Ström van Lier, A. Alcover San Pedro e D. Lawunmi, nonché dai sigg. S. Schønberg e K. Simonsson, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 28 CE e 30 CE, nonché della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 1994, 94/25/CE, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (GU L 164, pag. 15), come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 2003, 2003/44/CE (GU L 214, pag. 18; in prosieguo: la «direttiva 94/25»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un procedimento penale avviato dall'Åklagaren (pubblico ministero) a carico del sig. Sandström, in merito alla violazione da parte di quest'ultimo del regolamento 1993:1053 sull'uso delle moto d'acqua [förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter], nella versione risultante dal regolamento 2004:607 [förordning (2004:607); in prosieguo: il «regolamento nazionale»].

Contesto normativo

La normativa dell'Unione

3 Ai sensi del secondo «considerando» della direttiva 94/25:

«(…) le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative vigenti nei diversi Stati membri relative alle caratteristiche di sicurezza delle imbarcazioni da diporto differiscono per portata e contenuto; (…) tali disparità sono atte a determinare ostacoli al commercio e condizioni diseguali ai fini della concorrenza nell'ambito del mercato interno».

4 Il terzo «considerando» della direttiva 94/25 prevede:

«(…) l'armonizzazione delle legislazioni nazionali è il solo modo per rimuovere detti ostacoli al libero scambio; (…) tale obiettivo può essere conseguito in maniera soddisfacente soltanto dai singoli Stati membri; (…) la presente direttiva stabilisce solamente i requisiti indispensabili alla libera circolazione delle imbarcazioni da diporto».

5 L'art. 1 della direttiva 94/25 definisce il campo di applicazione della stessa. Tale disposizione è stata sostituita dalla formulazione di cui all'art. 1 della direttiva 2003/44, che ha segnatamente esteso tale campo d'applicazione per includervi le moto d'acqua.

6 L'art. 2 della direttiva 94/25, intitolato «Immissione in commercio e messa in servizio», così recita:

«1. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni necessarie a garantire che i prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, possano venire immessi in commercio o messi in servizio per un uso conforme alla loro destinazione solo se essi non pongono in pericolo la sicurezza e la salute delle persone, le cose o l'ambiente quando siano costruiti e sottoposti a manutenzione in modo corretto.

2. Le disposizioni della presente direttiva non impediscono agli Stati membri di adottare, nel pieno rispetto del trattato [CE], le disposizioni sulla navigazione in determinate acque per proteggere l'ambiente e la configurazione delle vie navigabili, e per garantire la sicurezza sulle vie navigabili, purché ciò non comporti l'obbligo di modificare le imbarcazioni che sono conformi alla presente direttiva».

7 L'art. 4, n. 1, della direttiva 94/25 così recita:

«Nel loro territorio gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato e/o la messa in servizio dei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, recanti la marcatura CE di cui all'allegato IV, che indica la loro conformità con tutte le disposizioni della presente direttiva, incluse le procedure di valutazione della conformità di cui al capitolo II».

8 L'art. 3, n. 1, della direttiva 2003/44 prevede quanto segue:

«Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 giugno 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano tali disposizioni a decorrere dal 1º gennaio 2005».

9 L'art. 1 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 22 giugno 1998, 98/34/CE, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GU L 204, pag. 37), come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 20 luglio 1998, 98/48/CE (GU L 217, pag. 18), e che codifica la direttiva del Consiglio 28 marzo 1983, 83/189/CEE (GU L 109, pag. 8; in prosieguo: la «direttiva 98/34»), contiene le seguenti previsioni:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

(…)

4) "altro requisito": un requisito diverso da una specificazione tecnica, prescritto per un prodotto per motivi di tutela, in particolare dei consumatori o dell'ambiente, e concernente il suo ciclo di vita dopo la commercializzazione, quali le sue condizioni di utilizzazione, di riciclaggio, di reimpiego o di eliminazione qualora tali condizioni possano influenzare in modo significativo la composizione o la natura del prodotto o la sua commercializzazione;

(…)

11) “regola tecnica”: una specificazione tecnica o altro requisito o una regola relativa ai servizi, comprese le disposizioni amministrative che ad esse si applicano, la cui osservanza è obbligatoria, de jure o de facto, per la commercializzazione, la prestazione di servizi, lo stabilimento di un fornitore di servizi o l’uso degli stessi in uno Stato membro o in una parte importante di esso, nonché, fatte salve quelle di cui all’articolo 10, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che vietano la fabbricazione, l’importazione, la commercializzazione o l’uso di un prodotto oppure la prestazione o l’uso di un servizio o lo stabilimento come fornitore di servizi.

(…)».

10 L’art. 8, n. 1, primo comma, della direttiva 98/34 prevede che, fatto salvo l’art. 10, gli Stati membri comunichino immediatamente alla Commissione ogni progetto di regola tecnica.

11 Ai sensi dell’art. 8, n. 1, terzo comma, della direttiva 98/34 «[g]li Stati membri procedono ad una nuova comunicazione secondo le modalità summenzionate qualora essi apportino al progetto di regola tecnica modifiche importanti che ne alterino il campo di applicazione, ne abbrevino il calendario di applicazione inizialmente previsto, aggiungano o rendano più rigorosi le specificazioni o i requisiti».

12 In conformità all’art. 8, n. 3, della direttiva 98/34, «[g]li Stati membri comunicano senza indugio alla Commissione il testo definitivo della regola tecnica».

13 In forza dell'art. 9, n. 2, primo comma, della direttiva 98/34, gli Stati membri rinviano, secondo i casi, l'adozione di un progetto di regola tecnica di quattro o di sei mesi «a decorrere dalla data in cui la Commissione ha ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, se essa o un altro Stato membro emette, nei tre mesi successivi a tale data, un parere circostanziato secondo il quale la misura proposta presenta degli aspetti che possono eventualmente creare ostacoli alla libera circolazione delle merci nell'ambito del mercato interno».

La normativa nazionale

14 Il regolamento nazionale, nel testo in vigore al momento dei fatti di cui alla causa principale, è entrato in vigore il 15 luglio 2004.

15 L'art. 1 di tale regolamento recita:

«Nel presente regolamento, per moto d'acqua si intende un natante di lunghezza inferiore a 4 metri, che: 1) utilizza un motore a combustione interna che alimenta una pompa a idrogetto quale fonte primaria di propulsione, e 2) è progettato per essere guidato da una o più persone a bordo in posizione seduta, in piedi o in ginocchio e al di sopra dello scafo, piuttosto che al suo interno».

16 L'art. 2 di detto regolamento prevede quanto segue:

«Le moto d'acqua possono essere utilizzate esclusivamente in corridoi pubblici di navigazione e nelle zone indicate all'art. 3, primo comma».

17 Ai sensi dell'art. 3 del regolamento nazionale:

«Il Länsstyrelsen [prefettura] identifica le acque provinciali al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui possono essere utilizzate le moto d'acqua. Ad esso incombe l'obbligo di adottare disposizioni per l'uso di tali natanti in:

1) acque in cui l'influenza delle attività umane è talmente forte che le emissioni sonore e le altre molestie derivanti dall'uso delle moto d'acqua non potrebbero essere considerate come un disturbo significativo per la collettività o l'ambiente;

2) acque non situate nelle vicinanze di zone abitate o zone residenziali per le vacanze e che hanno uno scarso valore sotto l'aspetto della tutela dei beni ambientali o culturali, della biodiversità, della vita all'aria aperta, della pesca sportiva o professionale, e

3) altre zone in cui l'uso delle moto d'acqua non arreca disturbo alla collettività mediante emissioni sonore o altre molestie e non comporta nemmeno rischi di danni o di alterazioni significative della vita animale o vegetale o di favorire la trasmissione di malattie contagiose.

Il Länsstyrelsen, inoltre, qualora sia necessario per evitare le molestie o i rischi di danni di cui al primo comma, punto 3, può limitare l'uso delle moto d'acqua a talune parti dei corridoi pubblici di navigazione, e disciplinarne le modalità di accesso e di uscita».

18 In conformità con l'art. 5 del regolamento nazionale, è condannato ad un'ammenda chi guida una moto d'acqua in violazione degli artt. 2 o 3 ter di tale regolamento, oppure delle disposizioni adottate sulla base dell'art. 3.

19 Con decisione 20 maggio 2005, n. 2589 2004 41950 (in prosieguo: la «decisione 20 maggio 2005»), il Länsstyrelsen i Stockholms län (prefettura della provincia di Stoccolma), sulla base dell'art. 3 del regolamento nazionale, ha autorizzato l'uso delle moto d'acqua in talune zone di sua competenza. Tale decisione è entrata in vigore il 15 giugno 2005.

I — Causa principale e questioni pregiudiziali

20 Il 13 luglio 2005, il sig. Sandström guidava una moto d'acqua in acque situate al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione e in una zona non rientrante nelle disposizioni adottate dal Länsstyrelsen relative alle zone in cui è autorizzato l'uso di una moto d'acqua. L'Åklagaren avviava un procedimento penale contro il sig. Sandström per violazione del regolamento nazionale.

21 Le acque di cui si tratta nella causa principale sono definite dalla decisione 20 maggio 2005.

22 Il convenuto non nega i fatti che gli vengono imputati, ma afferma che l'applicazione del regolamento nazionale è contraria all'art. 28 CE nonché alla direttiva 94/25.

23 Lo Handens tingsrätt ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le questioni pregiudiziali seguenti:

«1) a) Se la direttiva [2003/44] osti a normative nazionali che vietano l'uso delle moto d'acqua al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione e di zone per le quali un'autorità locale abbia emanato una misura di autorizzazione ai sensi dell'art. 3, n. 1, del regolamento [nazionale];

b) se l'ammissibilità del divieto di cui alla lett. a) dipenda dalla circostanza che l'autorità locale, nella valutazione della possibilità di concedere un'autorizzazione ai sensi dell'art. 3, n. 1, abbia rispettato il requisito in base al quale l'autorizzazione deve essere sempre concessa per zone rispetto alle quali ricorrono i criteri di cui all'art. 3, punti 1-3.

2) In caso contrario se gli artt. 28CE-30 CE ostino a disposizioni nazionali, come quelle che vietano l'uso delle moto d'acqua descritto nella questione n. 1), lett. a), in generale oppure esclusivamente alla condizione di cui alla questione 1), lett. b).

3) A prescindere dalle circostanze precedentemente esposte, se la mancanza di previa notifica alla Commissione [ai sensi della direttiva 98/34] del nuovo divieto riguardante le moto d'acqua, adottato il 20 giugno 2004, osti a disposizioni nazionali come quelle di cui trattasi».

Sulle questioni pregiudiziali

Osservazioni preliminari

24 In via preliminare, occorre precisare che la normativa nazionale di cui trattasi nella causa principale è già stata ampiamente esaminata dalla Corte, con riferimento alla direttiva 94/25, nonché agli artt. 28 CE e 30 CE, nella sentenza 4 giugno 2004, causa C-142/05, Mickelsson e Roos (Racc. pag. I-4273). Tale sentenza e la presente causa rivelano analogie nel loro contesto di fatto e di diritto.

25 La differenza essenziale tra le due cause consiste nella circostanza che nella controversia di cui alla causa principale, contrariamente a quella conclusasi con la citata sentenza Mickelsson e Roos, il Länsstyrelsen ha esercitato le competenze definite dall'art. 3 del regolamento nazionale che gli consentono di autorizzare la circolazione delle moto d'acqua in talune zone di navigazione. Per quanto riguarda il contesto giuridico, la direttiva 2003/44 che modifica la direttiva 94/25/CE era applicabile al momento dei fatti di cui alla causa principale.

Sulla prima e sulla seconda questione

26 Con la prima e la seconda questione, che vanno esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 94/25 o, eventualmente, gli artt. 28 CE e 30 CE, debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una normativa nazionale, come quella oggetto della causa principale, che vieta l'uso delle moto d'acqua al di fuori di talune zone designate.

27 La direttiva 94/25 ha lo scopo di ravvicinare le legislazioni degli Stati membri relative alle imbarcazioni da diporto, per eliminare le disparità riguardanti il contenuto

e l'ambito di applicazione delle caratteristiche di sicurezza delle imbarcazioni da diporto in quanto esse possano creare ostacoli agli scambi tra gli Stati membri e condizioni diseguali ai fini della concorrenza nell'ambito del mercato interno. Con la modifica dell'art. 1 della direttiva 94/25, nella sua versione iniziale, la direttiva 2003/44 ha ampliato la sfera di applicazione di quella direttiva al fine di includervi, in particolare, le moto d'acqua.

28 L'art. 2, n. 2, della direttiva 94/25 precisa che le sue prescrizioni non impediscono agli Stati membri di adottare, nel pieno rispetto del Trattato, disposizioni sulla navigazione in determinate acque per proteggere l'ambiente e la configurazione delle vie navigabili, e per garantire la sicurezza su queste ultime, purché ciò non comporti l'obbligo di modificare le imbarcazioni che sono conformi alla detta direttiva (sentenza Mickelsson e Roos, cit., punto 20).

29 Così, conformemente al suo art. 2, n. 2, tale direttiva non osta a disposizioni nazionali che, per motivi di tutela dell'ambiente, vietino l'uso delle moto d'acqua in determinate acque, purché tali disposizioni non violino le norme del Trattato (sentenza Mickelsson e Roos, cit., punto 21).

30 Il regolamento nazionale e la decisione 20 marzo 2005 rientrano nella categoria delle disposizioni nazionali comprese in quest'ultima disposizione della direttiva 94/25. Infatti, essi prevedono un divieto di uso delle moto d'acqua al di fuori delle zone designate.

31 Si deve esaminare, di conseguenza, se gli artt. 28 CE e 30 CE, divenuti, dopo l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, artt.34 TFUE e 36 TFUE, ostino a norme nazionali come quelle oggetto della controversia principale.

32 Nella causa decisa con la citata sentenza Mickelsson e Roos, la Corte aveva già esaminato una questione di interpretazione degli artt. 28 CE e 30 CE, volta a consentire al giudice del rinvio di valutare la compatibilità del regolamento nazionale con tali disposizioni. Al momento dei fatti della fattispecie principale nella causa all'origine della citata sentenza Mickelsson e Roos non era ancora stata data attuazione al regolamento nazionale attraverso le misure previste all'art. 3, primo comma, di detto regolamento, come la decisione 20 maggio 2005, cosicché, in conformità all'art. 2 dello stesso regolamento, l'uso delle moto d'acqua era autorizzato solo nei corridoi pubblici di navigazione.

33 Dal punto 44 della citata sentenza Mickelsson e Roos risulta che gli artt. 28 CE e 30 CE non ostano ad una normativa nazionale che, per ragioni di tutela dell'ambiente, vieti l'uso delle moto d'acqua al di fuori dei corridoi identificati, purché:

— le autorità nazionali competenti siano obbligate a adottare le misure di attuazione previste al fine di identificare le zone al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate;

— tali autorità abbiano effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dalla normativa nazionale, e

— siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale normativa.

34 Detta soluzione non è inficiata dall'adozione della decisione 20 maggio 2005. Infatti, la normativa nazionale di cui trattasi nella causa principale rimane fondata sul principio di un divieto generale di uso delle moto d'acqua al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione, con riserva dell'individuazione da parte delle autorità competenti delle zone in cui possono essere utilizzate. Spetta quindi al giudice del rinvio verificare se il regolamento nazionale, come attuato dalla decisione 20 maggio 2005, rispetti le tre condizioni esposte al punto precedente.

35 A tale riguardo si deve ricordare che, nell'ambito di un procedimento in forza dell'art. 267 TFUE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni valutazione dei fatti di causa rientra nella competenza del giudice nazionale. Tuttavia, al fine di dare a quest'ultimo una soluzione utile, la Corte può, in uno spirito di cooperazione con i giudici nazionali, fornirgli tutte le indicazioni che reputa necessarie (v., in tal senso, sentenza Mickelsson e Roos, cit., punto 41).

36 Per quanto riguarda la prima condizione menzionata al punto 33 supra, occorre rilevare che, in conformità all'art. 3 del regolamento nazionale, il Länsstyrelsen è tenuto ad adottare le disposizioni per individuare le zone situate al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate.

37 Riguardo alla seconda condizione menzionata al punto 33 supra, occorre rammentare che la decisione 20 maggio 2005 individua, ai sensi dell'art. 3 del regolamento nazionale, le zone di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate nella provincia di Stoccolma.

38 È compito del giudice del rinvio verificare se si possa ragionevolmente ritenere che tale decisione individui tutte le zone rispetto alle quali, nella provincia interessata, sono soddisfatte le condizioni previste dal regolamento nazionale, e in particolare dal suo art. 3, primo comma. Infatti, dato che l'uso delle moto d'acqua in una zona

in cui tali condizioni sono soddisfatte si presume non comporti, secondo la formulazione del regolamento nazionale stesso, rischi o molestie inaccettabili per l'ambiente (v. sentenza Mickelsson e Roos, cit., punto 38), si deve ritenere che qualsiasi divieto di uso delle moto d'acqua in tale zona, risultante dall'omessa individuazione di questa nel provvedimento di attuazione, costituirebbe una misura che eccede quanto necessario per conseguire l'obiettivo di tutela dell'ambiente.

39 Per quanto attiene alla terza condizione menzionata al punto 33 supra, dagli elementi del fascicolo risulta che la decisione 20 maggio 2005 è entrata in vigore il 15 giugno 2005, vale a dire undici mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento nazionale. Per valutare il carattere ragionevole di tale termine occorre tener conto anche del fatto che dalla motivazione della decisione 20 maggio 2005 risulta che quest'ultima è stata adottata dopo aver consultato i comuni e le altre parti interessate.

40 Alla luce delle considerazioni che precedono, si devono risolvere le questioni sottoposte dichiarando che la direttiva 94/25 non osta ad una normativa nazionale che per ragioni di tutela dell'ambiente vieti l'uso delle moto d'acqua al di fuori dei corridoi identificati. Gli artt. 34 TFUE e 36 TFUE non ostano a siffatta normativa nazionale purché:

— le autorità nazionali competenti siano obbligate a adottare le misure di attuazione previste al fine di identificare le zone al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate;

— tali autorità abbiano effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dalla normativa nazionale, e

— siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale normativa.

Spetta al giudice del rinvio accertare se tali condizioni siano soddisfatte nella controversia di cui alla causa principale.

Sulla terza questione

41 Con la terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la mancanza di previa notifica alla Commissione, prevista all'art. 8, n. 1, della direttiva 98/34, della modifica di una normativa nazionale in circostanze come quelle di cui alla causa principale comporti l'invalidità di tale normativa nazionale.

42 A tal riguardo, per giurisprudenza costante, la direttiva 98/34 è volta a tutelare, mediante un controllo preventivo, la libera circolazione delle merci, che costituisce uno dei fondamenti della Comunità, e l'utilità di tale controllo emerge nei casi in cui regole tecniche che rientrano nel campo di applicazione di tale direttiva possano costituire ostacoli per gli scambi delle merci fra Stati membri, ostacoli che sono ammissibili solo se necessari per soddisfare esigenze imperative dirette al conseguimento di uno scopo d'interesse generale (v. sentenze 30 aprile 1996, causa C-194/94, CIA Security International, Racc. pag. I-2201, punto 40; 16 giugno 1998, causa C-226/97, Lemmens, Racc. pag. I-3711, punto 32, e 8 settembre 2005, causa C-303/04, Lidl Italia, Racc. pag. I-7865, punto 22).

43 Poiché l'obbligo di notificazione previsto, in particolare, dall'art. 8, n. 1, primo comma, della direttiva 98/34 costituisce un mezzo essenziale per l'attuazione del detto controllo comunitario, l'efficacia di quest'ultimo è ancora maggiore se la direttiva viene

interpretata nel senso che l'inadempimento dell'obbligo di comunicazione costituisce un vizio procedurale sostanziale atto a comportare l'inapplicabilità delle regole tecniche considerate, di modo che non possano essere opposte ai soggetti (v. sentenza Lidl Italia, cit., punto 23).

44 Dal fascicolo presentato alla Corte risulta che il 1º aprile 2003 il governo svedese ha comunicato alla Commissione il progetto di regolamento nazionale che definiva la nozione di moto d'acqua e che conteneva, salvo alcune eccezioni, un divieto generale del loro uso. In seguito a tale comunicazione, la Commissione ha indirizzato al governo svedese un parere motivato ai sensi dell'art. 9, n. 2, della direttiva 98/34. Le autorità svedesi hanno allora modificato il progetto. Tuttavia, esse hanno comunicato alla Commissione il testo così modificato del regolamento nazionale solo dopo l'adozione di esso.

45 Appare quindi compito del giudice nazionale verificare se il progetto iniziale del regolamento nazionale sia stato oggetto di una notifica ai sensi dell'art. 8, n. 1, primo comma, della direttiva 98/34 e se la mancanza di previa notifica non riguardi esclusivamente le modifiche apportate ad esso in seguito al parere motivato della Commissione. A tale proposito, il governo svedese e la Commissione insistono sul fatto che dette modifiche riguardano esclusivamente un'attenuazione delle condizioni di uso delle moto d'acqua.

46 Occorre rammentare al riguardo che l'art. 8, n. 1, terzo comma, della direttiva 98/34 dispone che gli Stati membri procedono ad una nuova comunicazione secondo le

modalità summenzionate qualora essi apportino al progetto di regola tecnica modifiche importanti che ne alterino il campo di applicazione, ne abbrevino il calendario di applicazione inizialmente previsto, aggiungano o rendano più rigorosi le specificazioni o i requisiti.

47 Tuttavia, si deve rilevare che alla luce dell'obiettivo della direttiva 98/34 esposto al punto 41 supra, modifiche apportate ad un progetto di regola tecnica già notificato alla Commissione, in conformità all'art. 8, n. 1, primo comma, della direttiva 98/34, che rispetto al progetto notificato comportano solo un'attenuazione delle condizioni di uso del prodotto di cui trattasi, riducendo quindi l'impatto eventuale della regola tecnica sugli scambi commerciali, non costituiscono una modifica importante del progetto ai sensi dell'art. 8, n. 1, terzo comma, di detta direttiva. Simili modifiche non sono dunque assoggettate all'obbligo di previa notifica.

48 Se è vero che, ai sensi dell'art. 8, n. 3, della direttiva 98/34, gli Stati membri comunicano senza indugio alla Commissione il testo definitivo di una regola tecnica, la mancata comunicazione di una modifica non significativa di tale regola prima dell'adozione di essa, non compromette, in assenza di un obbligo di previa notifica, l'applicabilità di tale regola.

49 Pertanto, occorre risolvere la terza questione dichiarando che l'art. 8, n. 1, della direttiva 98/34 deve essere interpretato nel senso che una modifica apportata ad un progetto di regola tecnica già notificato alla Commissione europea, in conformità al primo comma di tale disposizione, e che comporta, rispetto al progetto notificato, solo un'attenuazione delle condizioni di uso del prodotto di cui trattasi, riducendo quindi l'eventuale impatto della regola tecnica sugli scambi commerciali, non costituisce una modifica importante del progetto ai sensi del terzo comma di tale disposizione e non deve essere oggetto di previa notifica alla Commissione. In assenza di tale

obbligo di previa notifica, la mancata comunicazione alla Commissione di una modifica non significativa di una regola tecnica, prima dell'adozione di essa, non compromette l'applicabilità di tale regola.

Sulle spese

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

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

1) La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 1994, 94/25/CE, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto, come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 2003, 2003/44/CE, non osta ad una normativa nazionale che, per ragioni di tutela dell'ambiente, vieti l'uso delle moto d'acqua al di fuori dei corridoi identificati.

2) Gli artt. 34 TFUE e 36 TFUE non ostano ad una siffatta normativa nazionale, purché:

— le autorità nazionali competenti siano obbligate ad adottare le misure di attuazione previste al fine di identificare le zone al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate;

— tali autorità abbiano effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dalla normativa nazionale, e

— siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale normativa.

Spetta al giudice del rinvio accertare se tali condizioni siano soddisfatte nella controversia di cui alla causa principale.

3) L'art. 8, n. 1, della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 22 giugno 1998, 98/34/CE, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche, deve essere interpretato nel senso che una modifica apportata ad un progetto di regola tecnica già notificato alla Commissione europea, in conformità al primo comma di tale disposizione, e che, rispetto al progetto notificato, comporta solo un'attenuazione

delle condizioni di uso del prodotto di cui trattasi, riducendo quindi l'eventuale impatto della regola tecnica sugli scambi commerciali, non costituisce una modifica importante del progetto ai sensi del terzo comma di tale disposizione e non deve essere oggetto di previa notifica alla Commissione. In assenza di tale obbligo di previa notifica, la mancata comunicazione alla Commissione di una modifica non significativa di una regola tecnica, prima dell'adozione di essa, non compromette l'applicabilità di tale regola.

Firme