ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 15ης Απριλίου 2010 *

Στην υπόθεση C-433/05,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Handens tingsrätt (Σουηδία) με απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 2005, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Δεκεμβρίου 2005, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης κατά

του **Lars Sandström,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, R. Silva de Lapuerta, Γ. Αρέστη (εισηγητή), J. Malenovský και D. Šváby, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott
γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 17ης Δεκεμβρίου 2009,

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο L. Sandström, εκπροσωπούμενος από τον R. Ihre, advokat, καθώς και από τους D. Putzeys και B. Dumortier, avocats,

— η Åklagaren, εκπροσωπούμενη από τον S. Creutz, advokat,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους A. Kruse, R. Sobocki, S. Johannesson και K. Petkovska,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον E. Riedl,

— η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Inez Fernandes και την M. J. Lois,

— η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους A. Eide και K. B. Moen,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους L. Ström van Lier, A. Alcover San Pedro και D. Lawunmi, καθώς και από τους S. Schønberg και K. Simonsson,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, καθώς και της οδηγίας 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής (ΕΕ L 164, σ. 15), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2003/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ L 214, σ. 18, στο εξής: οδηγία 94/25).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο της ποινικής διώξεως που άσκησε η Åklagaren (εισαγγελική αρχή) κατά του L. Sandström, λόγω παραβάσεως της κανονιστικής αποφάσεως 1993:1053 για τη χρήση των ατομικών σκαφών με κινητήρα [förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter], όπως τροποποιήθηκε από την κανονιστική απόφαση 2004:607 [förordning (2004:607), στο εξής: εθνική κανονιστική απόφαση].

Το νομικό πλαίσιο

Η κανονιστική ρύθμιση της Ενώσεως

3 Σύμφωνα με τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/25:

«[…] οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις οι οποίες ισχύουν στα διάφορα κράτη μέλη σχετικά με τα χαρακτηριστικά ασφαλείας των σκαφών αναψυχής διαφέρουν τόσο ως προς το πεδίο εφαρμογής όσο και ως προς το περιεχόμενο, […] οι αποκλίσεις δε αυτές τείνουν να δημιουργήσουν εμπόδια στο εμπόριο και άνισες συνθήκες ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά».

4 Η τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 94/25 προβλέπει τα εξής:

«[…] η εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών είναι ο μόνος τρόπος άρσης των εν λόγω εμποδίων στην ελευθερία των συναλλαγών· […] ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα μεμονωμένα κράτη μέλη· […] η παρούσα οδηγία καθορίζει αποκλειστικά και μόνο τις απαραίτητες απαιτήσεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των σκαφών αναψυχής».

5 Το άρθρο 1 της οδηγίας 94/25 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Η διάταξη αυτή αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 της οδηγίας 2003/44, το οποίο, μεταξύ άλλων, διεύρυνε το εν λόγω πεδίο εφαρμογής ώστε να συμπεριλάβει τα ατομικά σκάφη με κινητήρα (στο εξής: ΑΣΚ).

6 Το άρθρο 2 της οδηγίας 94/25, με τίτλο «Διάθεση στην αγορά και θέση σε λειτουργία», ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, μπορούν να διατίθενται στην αγορά και να τίθενται σε λειτουργία σύμφωνα με το σκοπό για τον οποίο προορίζονται, μόνο εφόσον δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία προσώπων, πραγμάτων ή το περιβάλλον, όταν έχουν κατασκευαστεί και συντηρούνται όπως πρέπει.

2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να θεσπίζουν, τηρώντας δεόντως τη Συνθήκη [ΕΚ], διατάξεις που αφορούν τη ναυσιπλοΐα σε ορισμένα ύδατα και αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος, και της διαμόρφωσης των πλωτών οδών και στην ασφαλή επ' αυτών ναυσιπλοΐα, υπό τον όρο ότι αυτό δεν απαιτεί μετατροπές σκαφών σύμφωνων με την παρούσα οδηγία.»

7 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 94/25 ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν ούτε περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά ή/και τη θέση σε λειτουργία στην επικράτειά τους των αναφερόμενων στο άρθρο 1, παράγραφος 1, προϊόντων που φέρουν την αναφερόμενη στο παράρτημα IV σήμανση "CE", η οποία μαρτυρεί τη συμμόρφωσή τους προς όλες τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας που εκτίθενται στο κεφάλαιο ΙΙ.»

8 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/44 ορίζει:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας μέχρι τις 30 Ιουνίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιανουαρίου 2005.»

9 Το άρθρο 1 της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ L 204, σ. 37), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998 (ΕΕ L 217, σ. 18), και για την κωδικοποίηση της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, (ΕΕ L 109, σ. 8, στο εξής: οδηγία 98/34), προβλέπει τις ακόλουθες διατάξεις:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

4) "Άλλη απαίτηση": απαίτηση, εκτός των τεχνικών προδιαγραφών, επιβαλλόμενη σε ένα προϊόν, ιδίως για λόγους προστασίας των καταναλωτών ή του περιβάλλοντος, η οποία αφορά τον κύκλο ζωής του προϊόντος μετά τη διάθεσή του στην αγορά, όπως οι συνθήκες χρησιμοποίησης, ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης ή εξάλειψής του, εφόσον οι συνθήκες αυτές μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη σύνθεση ή τη φύση του προϊόντος, ή την εμπορία του.

[…]

11) “τεχνικός κανόνας”: τεχνική προδιαγραφή ή άλλη απαίτηση ή κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των οικείων διοικητικών διατάξεων των οποίων η τήρηση είναι υποχρεωτική de jure ή de facto, για την εμπορία, την παροχή υπηρεσιών, την εγκατάσταση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών ή τη χρήση σε κράτος μέλος ή σε σημαντικό τμήμα του κράτους αυτού, όπως επίσης, με την επιφύλαξη των οριζομένων στο άρθρο 10, οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που απαγορεύουν την κατασκευή, εισαγωγή, εμπορία ή χρήση ενός προϊόντος και την παροχή ή χρήση μιας υπηρεσίας ή την εγκατάσταση για την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

[…]»

10 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34 προβλέπει ότι, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 10, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή κάθε σχέδιο τεχνικού κανόνα.

11 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34, «[τ]α κράτη μέλη προβαίνουν σε νέα γνωστοποίηση υπό τους ανωτέρω όρους, εφόσον επιφέρουν σημαντικές τροποποιήσεις στο σχέδιο αυτό, με αποτέλεσμα να τροποποιείται το πεδίο εφαρμογής του, να συντομεύεται το αρχικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, να προστίθενται προδιαγραφές ή απαιτήσεις ή να καθίστανται πιο αυστηρές οι εν λόγω προδιαγραφές ή απαιτήσεις».

12 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, της οδηγίας 98/34, «[τ]α κράτη μέλη γνωστοποιούν το ταχύτερο στην Επιτροπή το οριστικό κείμενο ενός τεχνικού κανόνα».

13 Δυνάμει του άρθρου 9, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34, τα κράτη μέλη αναβάλλουν, κατά περίπτωση, την έκδοση σχεδίου τεχνικού κανόνα κατά τέσσερις έως έξι μήνες «από την ημερομηνία παραλαβής από την Επιτροπή της γνωστοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, εφόσον η Επιτροπή ή άλλο κράτος μέλος διατυπώσει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία αυτή, εμπεριστατωμένη γνώμη σύμφωνα με την οποία το προτεινόμενο μέτρο παρουσιάζει πτυχές που μπορούν να δημιουργήσουν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στα πλαίσια της εσωτερικής αγοράς».

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

14 Η κανονιστική απόφαση, ως είχε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, τέθηκε σε ισχύ στις 15 Ιουλίου 2004.

15 Το άρθρο 1 της κανονιστικής αυτής αποφάσεως ορίζει τα εξής:

«Ως ατομικό σκάφος με κινητήρα νοείται στην παρούσα κανονιστική απόφαση σκάφος με μήκος μικρότερο των 4 μέτρων, το οποίο 1) διαθέτει κινητήρα εσωτερικής καύσεως με αντλία εκτοξεύσεως νερού ως κύριο μέσο προώσεως και 2) προορίζεται για χρήση από άτομο ή άτομα που είναι καθιστά, όρθια ή γονατιστά επάνω του και όχι μέσα στο κύτος.»

16 Το άρθρο 2 της εν λόγω κανονιστικής αποφάσεως προβλέπει:

«Τα ατομικά σκάφη με κινητήρα μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο στους διαύλους γενικής ναυσιπλοΐας και στις θαλάσσιες ζώνες που προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 1.»

17 Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως:

«Η Länsstyrelsen [(Νομαρχία)] μπορεί να θεσπίζει διατάξεις που καθορίζουν τις υδάτινες ζώνες εντός του län, εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας, στις οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται ατομικά σκάφη με κινητήρα. Ωστόσο, η θέσπιση των διατάξεων αυτών είναι υποχρεωτική όσον αφορά:

1) τις υδάτινες ζώνες οι οποίες έχουν επηρεαστεί τόσο έντονα από την ανθρώπινη δραστηριότητα, ώστε ο θόρυβος που προκαλείται και οι άλλες οχλήσεις από τη χρήση ατομικών σκαφών δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι παραβλάπτουν σημαντικά το κοινωνικό σύνολο ή το περιβάλλον·

2) τις υδάτινες ζώνες οι οποίες δεν βρίσκονται κοντά σε περιοχές όπου υπάρχουν κατοικίες ή εξοχικές κατοικίες και οι οποίες έχουν μικρή αξία για την προστασία του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας, των υπαίθριων δραστηριοτήτων, της ερασιτεχνικής ή της επαγγελματικής αλιείας, και

3) τις άλλες υδάτινες ζώνες στις οποίες η χρήση ατομικών σκαφών δεν είναι επιβλαβής για το κοινωνικό σύνολο, λόγω του θορύβου ή άλλων οχλήσεων, ούτε συνεπάγεται κίνδυνο σημαντικών ζημιών ή οχλήσεων για τη ζωή των ζώων ή των φυτών ούτε κίνδυνο διαδόσεως μεταδοτικών ασθενειών.

Η Länsstyrelsen μπορεί επίσης να θεσπίζει διατάξεις για τον καθορισμό των ορίων των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας όπου επιτρέπεται η χρήση ατομικών σκαφών, εφόσον τούτο είναι απαραίτητο για την αποφυγή τέτοιων βλαβών ή κινδύνων ζημίας όπως οι προβλεπόμενοι στο πρώτο εδάφιο, σημείο 3. Μπορεί να ρυθμίζει τον τρόπο εισόδου στους διαύλους γενικής ναυσιπλοΐας και εξόδου από αυτούς.»

18 Σύμφωνα με το άρθρο 5 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, όποιος οδηγεί ΑΣΚ κατά παράβαση των άρθρων 2 ή 3γ της κανονιστικής αποφάσεως ή των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει του άρθρου 3 της εν λόγω κανονιστικής αποφάσεως τιμωρείται με χρηματική ποινή.

19 Με την απόφαση αριθ. 2589 2004 41950 της 20ής Μαΐου 2005 (στο εξής: απόφαση της 20ής Μαΐου 2005), η Länsstyrelsen i Stockholms län (Νομαρχία Στοκχόλμης) επέτρεψε, βάσει του άρθρου 3 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, τη χρήση ΑΣΚ σε ορισμένες ζώνες της αρμοδιότητάς της. Η απόφαση αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 15 Ιουνίου 2005.

I — Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

20 Στις 13 Ιουλίου 2005, ο L. Sandström οδηγούσε ένα ΑΣΚ στα ευρισκόμενα εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας ύδατα και σε μια ζώνη που δεν καλυπτόταν από τις διατάξεις του Länsstyrelsen περί των ζωνών στις οποίες επιτρέπεται η χρήση ΑΣΚ. Η Åklagaren άσκησε ποινική δίωξη κατά του L. Sandström λόγω παραβάσεως της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως.

21 Τα επίμαχα στη διαφορά της κύριας δίκης ύδατα καθορίζονται από την απόφαση της 20ής Μαΐου 2005.

22 Ο κατηγορούμενος δεν αρνείται τα πραγματικά περιστατικά που του προσάπτονται, αλλά ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως αντιβαίνει στο άρθρο 28 ΕΚ και στην οδηγία 94/25.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Handens tingsrätt αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) α) Απαγορεύει η οδηγία [2003/44/ΕΚ] τις εθνικές διατάξεις οι οποίες προβλέπουν απαγόρευση της χρήσεως [ΑΣΚ] σε άλλα μέρη πλην των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας και των θαλασσίων ζωνών ως προς τις οποίες οι αρχές τοπικής αυτοδιοικήσεως έχουν χορηγήσει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, [εθνικής] κανονιστικής αποφάσεως […];

β) Εξαρτάται το επιτρεπτό της απαγορεύσεως την οποία αφορά το στοιχείο α΄ από το αν η τοπική αρχή, κατά την εκτίμηση του αν θα χορηγήσει άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 3, εδάφιο 1, συμμορφώνεται προς την επιταγή ότι η άδεια πρέπει πάντοτε να χορηγείται για ζώνες που ανταποκρίνονται στα κριτήρια των παραγράφων 1 έως 3;

2) Απαγορεύουν άλλως τα άρθρα 28 ΕΚ έως 30 ΕΚ τέτοιες εθνικές διατάξεις περί απαγορεύσεως της χρήσεως [ΑΣΚ], όπως οι εκτιθέμενες στο πρώτο ερώτημα, στοιχείο α΄, γενικώς ή μόνον υπό την προϋπόθεση που εκτίθεται στο πρώτο ερώτημα, στοιχείο β΄;

3) Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, εμποδίζει η παράλειψη κοινοποιήσεως προς την Επιτροπή […], πριν από τη θέσπιση της νέας απαγορεύσεως των [ΑΣΚ] στις 20 Ιουνίου 2004, σύμφωνα [με την οδηγία 98/34], τη θέση σε εφαρμογή τέτοιων εθνικών διατάξεων όπως οι προπεριγραφείσες;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

24 Κατ' αρχάς, επισημαίνεται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης κανονιστική ρύθμιση έχει ήδη εξετασθεί σε μεγάλο βαθμό από το Δικαστήριο, υπό το πρίσμα της οδηγίας 94/25 καθώς και των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, στην απόφαση της 4ης Ιουνίου 2009, C-142/05, Mickelsson και Roos (Συλλογή 2009, σ. I-4273). Η απόφαση αυτή και η υπό κρίση υπόθεση έχουν παρεμφερή πραγματικά περιστατικά και εντάσσονται σε παρόμοιο νομικό πλαίσιο.

25 Η ουσιώδης διαφορά μεταξύ των δύο υποθέσεων έγκειται στο ότι, αντιθέτως προς την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, στην παρούσα διαφορά της κύριας δίκης, το Länsstyrelsen άσκησε τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο άρθρο 3 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, οι οποίες του παρέχουν τη δυνατότητα να επιτρέπει την κυκλοφορία των ΑΣΚ εντός ορισμένων ζωνών ναυσιπλοΐας. Όσον αφορά το νομικό πλαίσιο, η οδηγία 2003/44, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ, είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης.

Επί του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος

26 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν η οδηγία 94/25, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2003/44, ή, ενδεχομένως, τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ έχουν την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία απαγορεύει τη χρήση των ΑΣΚ εκτός ορισμένων καθορισμένων ζωνών.

27 Η οδηγία 94/25 σκοπεί στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών περί των σκαφών αναψυχής, προκειμένου να εξαλειφθούν η αποκλίσεις όσον αφορά το

περιεχόμενο και το πεδίο εφαρμογής των χαρακτηριστικών ασφαλείας των σκαφών αναψυχής, κατά το μέτρο που οι αποκλίσεις αυτές τείνουν να δημιουργήσουν εμπόδια στο μεταξύ κρατών μελών εμπόριο και άνισες συνθήκες ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Η οδηγία 2003/44, τροποποιώντας το άρθρο 1 της οδηγίας 94/25/ΕΚ, όπως ίσχυε αρχικά, διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής, προκειμένου να περιλάβει ιδίως τα ΑΣΚ.

28 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 94/25 διευκρινίζει ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής δεν απαγορεύουν στα κράτη μέλη να θεσπίζουν, τηρώντας τη Συνθήκη, διατάξεις που αφορούν τη ναυσιπλοΐα σε ορισμένα ύδατα και αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος και της διαμόρφωσης των πλωτών οδών και στην ασφαλή επ' αυτών ναυσιπλοΐα, υπό τον όρον ότι τούτο δεν απαιτεί μετατροπές σκαφών σύμφωνων με την εν λόγω οδηγία (προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, σκέψη 20).

29 Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας, εθνικές διατάξεις οι οποίες, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, απαγορεύουν τη χρήση ΑΣΚ σε ορισμένα ύδατα, δεν αντιβαίνουν προς την οδηγία, κατά το μέτρο που δεν παραβιάζουν τους κανόνες της Συνθήκης (προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, σκέψη 21).

30 Η εθνική κανονιστική απόφαση και η απόφαση της 20ής Μαΐου 2005 εμπίπτουν στην κατηγορία των εθνικών διατάξεων τις οποίες αφορά η τελευταία αυτή διάταξη της οδηγίας 94/25. Συγκεκριμένα, προβλέπουν την απαγόρευση χρήσεως των ΑΣΚ εκτός των καθορισμένων ζωνών.

31 Πρέπει επομένως να εξεταστεί αν τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, νυν, μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισσαβώνας, άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ, απαγορεύουν εθνικούς κανόνες όπως οι επίμαχοι στη διαφορά της κύριας δίκης.

32 Στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, υποβλήθηκε στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, προκειμένου να είναι το αιτούν δικαστήριο σε θέση να εκτιμήσει αν η εθνική κανονιστική απόφαση συμβιβάζεται με τις εν λόγω διατάξεις. Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, η εθνική κανονιστική απόφαση δεν είχε ακόμη τεθεί σε εφαρμογή με τα μέτρα που προβλέπει το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω κανονιστικής αποφάσεως, όπως είναι η απόφαση της 20ής Μαΐου 2005, οπότε, σύμφωνα με το άρθρο 2 της ίδιας κανονιστικής αποφάσεως, η χρήση των ΑΣΚ επιτρεπόταν μόνον εντός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας.

33 Από τη σκέψη 44 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Mickelsson και Roos, προκύπτει ότι τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ δεν απαγορεύουν εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος απαγορεύει τη χρήση των ΑΣΚ εκτός των καθορισμένων διαύλων, υπό την προϋπόθεση ότι:

— οι αρμόδιες εθνικές αρχές είναι υποχρεωμένες να λάβουν τα μέτρα εφαρμογής που προβλέπονται για να καθοριστούν οι ζώνες εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας στις οποίες μπορεί να γίνει χρήση των ΑΣΚ,

— οι αρχές αυτές άσκησαν πράγματι την αρμοδιότητα που τους απονεμήθηκε προς τούτο και καθόρισαν τις ζώνες που ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που προβλέπει η εθνική ρύθμιση, και

— τα μέτρα αυτά θεσπίστηκαν εντός εύλογης προθεσμίας από την έναρξη ισχύος της εν λόγω ρυθμίσεως.

34 Η απάντηση αυτή δεν επηρεάζεται από την έκδοση της αποφάσεως της 20ής Μαΐου 2005. Συγκεκριμένα, η επίμαχη στη διαφορά της κύριας δίκης κανονιστική ρύθμιση εξακολουθεί να βασίζεται στην κατ' αρχήν γενική απαγόρευση χρήσεως των ΑΣΚ εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας, υπό την επιφύλαξη του εκ μέρους των αρμοδίων αρχών καθορισμού των ζωνών εντός των οποίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα σκάφη αυτά. Συνεπώς, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να ελέγξει αν η εθνική κανονιστική απόφαση, όπως τέθηκε σε εφαρμογή με την απόφαση της 20ής Μαΐου 2005, τηρεί τις τρεις προϋποθέσεις που παρατίθενται στην προηγούμενη σκέψη.

35 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, κάθε εκτίμηση των επίδικων περιστατικών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του εθνικού δικαστηρίου. Ωστόσο, για να του δώσει μια χρήσιμη απάντηση, το Δικαστήριο μπορεί, σε πνεύμα συνεργασίας με τα εθνικά δικαστήρια, να του παράσχει όλα τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία (βλ., υπό την έννοια αυτή, προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, σκέψη 41).

36 Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση που παρατίθεται στη σκέψη 33 ανωτέρω, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 3 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, η Länsstyrelsen υποχρεούται να θεσπίζει τις διατάξεις για τον καθορισμό των ευρισκομένων εκτός των διαύλων δημόσιας ναυσιπλοΐας ζωνών εντός των οποίων μπορούν να χρησιμοποιούνται τα ΑΣΚ.

37 Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση που παρατίθεται στη σκέψη 33 ανωτέρω, υπενθυμίζεται ότι η απόφαση της 20ής Μαΐου 2005 καθορίζει, δυνάμει του άρθρου 3 της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, τις ζώνες ναυσιπλοΐας εντός των οποίων μπορούν να χρησιμοποιούνται τα ΑΣΚ στην επαρχία Στοκχόλμης.

38 Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να ελέγξει αν μπορεί ευλόγως να κριθεί ότι η απόφαση της 20ής Μαΐου 2005 καθορίζει όλες τις ζώνες οι οποίες, εντός της οικείας επαρχίας, ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που προβλέπει η εν λόγω κανονιστική

απόφαση και ιδίως το άρθρο της 3, πρώτο εδάφιο. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι η χρήση των ΑΣΚ εντός ζώνης που πληροί τις εν λόγω προϋποθέσεις θεωρείται, σύμφωνα με το γράμμα της ίδιας της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως, ότι δεν προκαλεί ανεπίτρεπτους κινδύνους ή βλάβες στο περιβάλλον (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Mickelsson και Roos, σκέψη 38), πρέπει να κριθεί ότι κάθε απαγόρευση χρήσεως των ΑΣΚ εντός μιας τέτοιας ζώνης, λόγω του ότι η ζώνη αυτή δεν προβλέπεται από το μέτρο εφαρμογής, συνιστά μέτρο που υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος όριο.

39 Όσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση που παρατίθεται στη σκέψη 33 ανωτέρω, από τα στοιχεία της δικογραφίας προκύπτει ότι η απόφαση της 20ής Μαΐου 2005 άρχισε να ισχύει στις 15 Ιουνίου 2005, δηλαδή έντεκα μήνες μετά την έναρξη ισχύος της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν η προθεσμία αυτή είναι εύλογη, πρέπει επιπλέον να ληφθεί υπόψη το ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως της 20ής Μαΐου 2005, η απόφαση αυτή εκδόθηκε αφού οι δήμοι και άλλοι ενδιαφερόμενοι διατύπωσαν τη γνώμη τους.

40 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στα δύο πρώτα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία 94/25, δεν εμποδίζει εθνική ρύθμιση η οποία, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, απαγορεύει τη χρήση ΑΣΚ εκτός των καθορισθέντων διαύλων. Τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ δεν απαγορεύουν μια τέτοια εθνική ρύθμιση υπό την προϋπόθεση ότι:

— οι αρμόδιες εθνικές αρχές είναι υποχρεωμένες να λάβουν τα μέτρα εφαρμογής που προβλέπονται για να καθοριστούν οι ζώνες εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας στις οποίες μπορεί να γίνει χρήση των ΑΣΚ,

— οι αρχές αυτές άσκησαν πράγματι την αρμοδιότητα που τους απονεμήθηκε προς τούτο και καθόρισαν τις ζώνες που ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που προβλέπει η εθνική ρύθμιση, και

— τα μέτρα αυτά θεσπίστηκαν εντός εύλογης προθεσμίας από την έναρξη ισχύος της εν λόγω ρυθμίσεως.

Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να ελέγξει αν, στην υπόθεση της κύριας δίκης, πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές.

Επί του τρίτου ερωτήματος

41 Με το τρίτο ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν η έλλειψη της κατ' άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 98/34 προηγούμενης γνωστοποιήσεως στην Επιτροπή μιας εθνικής νομοθεσίας, υπό συνθήκες όπως οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνεπάγεται την ακυρότητα των εν λόγω εθνικών διατάξεων.

42 Συναφώς, κατά πάγια νομολογία, η οδηγία 98/34 σκοπεί στην μέσω προληπτικού ελέγχου προστασία της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, η οποία αποτελεί ένα από τα θεμέλια της Κοινότητας, αυτός δε ο έλεγχος είναι σκόπιμος, καθόσον οι τεχνικοί κανόνες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας μπορεί να αποτελέσουν εμπόδια στο μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, τα οποία δεν μπορούν να επιτραπούν παρά μόνον αν είναι αναγκαία για την ικανοποίηση επιτακτικών αναγκών προς εξυπηρέτηση ενός σκοπού γενικού συμφέροντος (βλ. αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1996, C-194/94, CIA Security International, Συλλογή 1996, σ. I-2201, σκέψη 40, και της 16ης Ιουνίου 1998, C-226/97, Lemmens, Συλλογή 1998, σ. I-3711, σκέψη 32, και της 8ης Σεπτεμβρίου 2005, C-303/04, Lidl Italia, Συλλογή 2005, σ. I-7865, σκέψη 22).

43 Δεδομένου ότι η κατ' άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34 υποχρέωση γνωστοποιήσεως συνιστά ουσιώδες μέσο για την πραγματοποίηση αυτού του

κοινοτικού ελέγχου, η αποτελεσματικότητα του εν λόγω ελέγχου ενισχύεται ακόμη περισσότερο εφόσον η οδηγία ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε η παράβαση της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως να συνιστά ουσιώδη διαδικαστική πλημμέλεια, ικανή να επιφέρει τη μη εφαρμογή των οικείων τεχνικών κανόνων, ώστε αυτοί να μην είναι αντιτάξιμοι έναντι των ιδιωτών (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Lidl Italia, σκέψη 23).

44 Από τον υποβληθέντα ενώπιον του Δικαστηρίου φάκελο προκύπτει ότι, την 1η Απριλίου 2003, η Σουηδική Κυβέρνηση γνωστοποίησε στην Επιτροπή το σχέδιο εθνικής κανονιστικής αποφάσεως που όριζε την έννοια των ΑΣΚ και προέβλεπε, πλην μερικών εξαιρέσεων, γενική απαγόρευση της χρήσεώς τους. Κατόπιν της γνωστοποιήσεως αυτής, η Επιτροπή απηύθυνε στη Σουηδική Κυβέρνηση εμπεριστατωμένη γνώμη βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 2, της οδηγίας 98/34. Κατόπιν τούτου, οι σουηδικές αρχές τροποποίησαν το σχέδιο. Εντούτοις, γνωστοποίησαν στην Επιτροπή το κατά τα άνω τροποποιηθέν κείμενο της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως μόνο μετά τη θέσπισή του.

45 Συνεπώς, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να ελέγξει αν, όπως φαίνεται, το αρχικό σχέδιο της εθνικής κανονιστικής αποφάσεως έχει γνωστοποιηθεί δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34, και μόνον οι τροποποιήσεις οι οποίες επήλθαν στην απόφαση αυτή κατόπιν της εμπεριστατωμένης γνώμης της Επιτροπής δεν γνωστοποιήθηκαν προηγουμένως. Η Σουηδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή τονίζουν συναφώς ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις αφορούν απλώς και μόνον τη θέσπιση ελαστικότερων προϋποθέσεων χρήσεως των ΑΣΚ.

46 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34 ορίζει ότι τα κράτη μέλη προβαίνουν σε νέα γνωστοποίηση, εφόσον επιφέρουν

σημαντικές τροποποιήσεις στο σχέδιο τεχνικού κανόνα, με αποτέλεσμα να τροποποιείται το πεδίο εφαρμογής του, να συντομεύεται το αρχικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, να προστίθενται προδιαγραφές ή απαιτήσεις ή να καθίστανται πιο αυστηρές οι εν λόγω προδιαγραφές ή απαιτήσεις.

47 Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του προεκτεθέντος στη σκέψη 41 σκοπού της οδηγίας 98/34, πρέπει να κριθεί ότι τροποποιήσεις οι οποίες επήλθαν σε σχέδιο τεχνικού κανόνα ήδη γνωστοποιηθέν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34, οι οποίες συνίστανται, σε σχέση με το γνωστοποιηθέν σχέδιο, απλώς και μόνο στη θέσπιση ελαστικότερων προϋποθέσεων χρήσεως του οικείου προϊόντος και οι οποίες επομένως μειώνουν τον ενδεχόμενο αντίκτυπο του τεχνικού κανόνα στο εμπόριο, δεν αποτελούν σημαντική τροποποίηση του σχεδίου, υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής. Συνεπώς, για τις τροποποιήσεις αυτές δεν ισχύει η υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποιήσεως.

48 Μολονότι, βεβαίως, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, της οδηγίας 98/34, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν το ταχύτερο στην Επιτροπή το οριστικό κείμενο ενός τεχνικού κανόνα, η παράλειψη γνωστοποιήσεως μιας μη σημαντικής τροποποιήσεως ενός τέτοιου κανόνα πριν από την έκδοσή του δεν επηρεάζει, ελλείψει υποχρεώσεως προηγούμενης γνωστοποιήσεως, τη δυνατότητα εφαρμογής του κανόνα αυτού.

49 Συνεπώς, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 98/34 έχει την έννοια ότι τροποποίηση η οποία επήλθε σε σχέδιο τεχνικού κανόνα ήδη γνωστοποιηθέν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της διατάξεως αυτής, και η οποία συνίσταται, σε σχέση με το γνωστοποιηθέν σχέδιο, απλώς και μόνο στη θέσπιση ελαστικότερων προϋποθέσεων χρήσεως του οικείου προϊόντος και η οποία επομένως μειώνει τον ενδεχόμενο αντίκτυπο του τεχνικού κανόνα στο εμπόριο δεν αποτελεί σημαντική τροποποίηση του σχεδίου, υπό την έννοια του τρίτου εδαφίου της εν λόγω διατάξεως, και δεν πρέπει

να γνωστοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή. Ελλείψει τέτοιας υποχρεώσεως προηγούμενης γνωστοποιήσεως, η παράλειψη γνωστοποιήσεως στην Επιτροπή μιας μη σημαντικής τροποποιήσεως ενός τεχνικού κανόνα πριν από την έκδοσή του δεν επηρεάζει τη δυνατότητα εφαρμογής του κανόνα αυτού.

Επί των δικαστικών εξόδων

50 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) Η οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής, όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2003/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2003, δεν εμποδίζει εθνική ρύθμιση η οποία, για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, απαγορεύει τη χρήση ατομικών σκαφών με κινητήρα εκτός των καθορισθέντων διαύλων.

2) Τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ δεν απαγορεύουν μια τέτοια εθνική ρύθμιση υπό την προϋπόθεση ότι:

— οι αρμόδιες εθνικές αρχές είναι υποχρεωμένες να λάβουν τα μέτρα εφαρμογής που προβλέπονται για να καθοριστούν οι ζώνες εκτός των διαύλων γενικής ναυσιπλοΐας στις οποίες μπορεί να γίνει χρήση των ατομικών σκαφών με κινητήρα,

— οι αρχές αυτές άσκησαν πράγματι την αρμοδιότητα που τους απονεμήθηκε προς τούτο και καθόρισαν τις ζώνες που ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που προβλέπει η εθνική ρύθμιση, και

— τα μέτρα αυτά θεσπίστηκαν εντός εύλογης προθεσμίας από την έναρξη ισχύος της εν λόγω ρυθμίσεως.

Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να ελέγξει αν, στην υπόθεση της κύριας δίκης, πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές.

3) Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών, έχει την έννοια ότι τροποποίηση η οποία επήλθε σε σχέδιο τεχνικού κανόνα ήδη γνωστοποιηθέν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της διατάξεως αυτής, και η οποία συνίσταται, σε σχέση με το γνωστοποιηθέν σχέδιο, απλώς και μόνο στη θέσπιση ελαστικότερων προϋποθέσεων χρήσεως του οικείου προϊόντος και η οποία επομένως μειώνει

τον ενδεχόμενο αντίκτυπο του τεχνικού κανόνα στο εμπόριο δεν αποτελεί σημαντική τροποποίηση του σχεδίου, υπό την έννοια του τρίτου εδαφίου της εν λόγω διατάξεως, και δεν πρέπει να γνωστοποιηθεί προηγουμένως στην Επιτροπή. Ελλείψει τέτοιας υποχρεώσεως προηγούμενης γνωστοποιήσεως, η παράλειψη γνωστοποιήσεως στην Επιτροπή μιας μη σημαντικής τροποποιήσεως ενός τεχνικού κανόνα πριν από την έκδοσή του δεν επηρεάζει τη δυνατότητα εφαρμογής του κανόνα αυτού.

(υπογραφές)