A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2010. április 15. *

A C-433/05. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Handens tingsrätt (Svédország) a Bírósághoz 2005. december 5-én érkezett, 2005. november 21-i határozatával terjesztett elő az előtte

Lars Sandström

ellen folytatott büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, R. Silva de Lapuerta, G. Arestis (előadó), J. Malenovský és D. Šváby bírák,

főtanácsnok: J. Kokott,
hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2009. december 17-i tárgyalásra,

* Az eljárás nyelve: svéd.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– L. Sandström képviseletében R. Ihre advokat, D. Putzeys és B. Dumortier ügyvédek,

– az Åklagaren képviseletében S. Creutz advokat,

– a svéd kormány képviseletében A. Kruse, R. Sobocki, S. Johannesson és K. Petkovska, meghatalmazotti minőségben,

– az osztrák kormány képviseletében E. Riedl, meghatalmazotti minőségben,

– a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes és M. J. Lois, meghatalmazotti minőségben,

– a norvég kormány képviseletében A. Eide és K. B. Moen, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében L. Ström van Lier, A. Alcover San Pedro és D. Lawunmi, S. Schønberg és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EK 28. és az EK 30. cikk, valamint a 2003. június 16-i 2003/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 214., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 31. kötet, 409. o.) módosított, a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 15. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 13. kötet, 196. o.; a továbbiakban: 94/25 irányelv) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az Åklagaren (ügyészség) által L. Sandström ellen – az utóbbi által a motoros vízi sporteszközök használatára vonatkozó, a 2004:607. sz. rendelettel (förordning [2004:607]) módosított, a motoros vízi sporteszközök használatáról szóló 1993:1053. sz. rendelet (förordning [1993:1053] om användning av vattenskoter; a továbbiakban: nemzeti rendelet) megsértése miatt – indított büntetőeljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

3 A 94/25 irányelv második preambulumbekezdése értelmében:

„[…] a kedvtelési célú vízi járművek biztonsági jellemzőire vonatkozóan az egyes tagállamokban érvényes jogszabályok és közigazgatási rendelkezések tartalmukat és alkalmazási területeiket illetően eltérőek; […] ezek az eltérések kereskedelmi akadályokat és a belső piacon belül egyenlőtlen versenyfeltételeket teremthetnek”.

4 A 94/25 irányelv harmadik preambulumbekezdése előírja:

„[…] a szabad kereskedelem ezen akadályai csak a nemzeti jogszabályok harmonizációjával szüntethetők meg; […] ezt a célt az egyes tagállamok nem valósíthatják meg megfelelően; […] ez az irányelv csupán a kedvtelési célú vízi járművek szabad mozgásának biztosításához elengedhetetlen követelményeket rögzíti”.

5 A 94/25 irányelv 1. cikke meghatározza ezen irányelv hatályát. E rendelkezés helyébe a 2003/44 irányelv 1. cikkében szereplő szöveg lépett, amely többek között kiterjesztette e hatályt annak érdekében, hogy az a motoros vízi sporteszközökre (a továbbiakban: MVS-ek) is kiterjedjen.

6 A 94/25 irányelv „Forgalomba hozatal és üzembe helyezés” című 2. cikke kimondja:

„(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy az 1. cikk (1) bekezdésében említett termékek csak akkor legyenek forgalomba hozhatók és rendeltetésüknek megfelelő célú használatra üzembe helyezhetők, ha azok megfelelő megépítés és karbantartás esetén nem veszélyeztetik személyek egészségét és biztonságát, vagyoni javak biztonságát, illetve a környezetet.

(2) Az irányelv nem érinti a tagállamok jogosultságát arra, hogy – a[z EK-]Szerződéssel összhangban – bizonyos vizeken történő hajózást illetően rendelkezéseket hozzanak a környezetvédelem, továbbá a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve hogy ez nem teszi szükségessé az irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását.”

7 A 94/25 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése előírja:

„(1) A tagállamok nem tilthatják, nem korlátozhatják és nem akadályozhatják a kedvtelési célú vízi járművek [helyesen az 1. cikk (1) bekezdésében érintett termékek] területükön történő forgalomba hozatalát és/vagy üzembe helyezését, amennyiben azokon fel van tüntetve a IV. mellékletben említett CE-jelölés, amely jelzi, hogy megfelelnek ezen irányelv rendelkezéseinek, a II. fejezetben meghatározott megfelelőségértékelési eljárást is beleértve.”

8 A 2003/44 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A tagállamok elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2004. június 30-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok ezeket a rendelkezéseket 2005. január 1-jétől alkalmazzák."

9 Az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 217., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 21. kötet, 8. o.) módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, és az 1983. március 28-i 83/189/EGK tanácsi irányelvet (HL L 109., 8. o.) kodifikáló 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 334. o.; a továbbiakban: 98/34 irányelv) 1. cikke a következő rendelkezéseket tartalmazza:

„Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[…]

4. »egyéb követelmények«: a műszaki leíráson kívüli egyéb olyan követelmény, amelyet a termékre különösen a fogyasztók vagy a környezet védelme céljából írnak elő, és amely befolyásolja a termék forgalomba hozatal utáni életciklusát, ilyen követelmény például a használat, az újrafeldolgozás, az újrafelhasználás vagy hulladékkezelés feltételei, ha ezek a feltételek jelentősen befolyásolhatják a termék összetételét vagy természetét, valamint értékesítését;

[…]

11. »műszaki szabály«: műszaki leírások és más követelmények vagy szolgáltatásra vonatkozó szabályok, beleértve a vonatkozó közigazgatási rendelkezéseket is, amelyek betartása az értékesítés, a szolgáltatásnyújtás, valamely szolgáltató létrehozása vagy a valamely tagállamban vagy annak nagyobb részén történő használat esetén *de jure* vagy *de facto* kötelező, valamint a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezései, kivéve a 10. cikkben foglaltakat, amelyek megtiltják valamely termék gyártását, behozatalát, értékesítést vagy használatát, vagy valamely szolgáltatás nyújtását vagy használatát, illetve valamely szolgáltató létrehozását.

[…]”

10 A 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdése előírja, hogy a 10. cikkre is figyelemmel a tagállamoknak azonnal közölniük kell a Bizottsággal minden műszakiszabály-tervezetet.

11 A 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdése szerint „[a] tagállamok a fenti feltételek mellett újra közlik a tervezetet, ha olyan változtatásokat hajtanak rajta végre, amelyek jelentős mértékben módosítják azok hatályát, lerövidítik a végrehajtására eredetileg előirányzott időtartamokat, leírásokat vagy követelményeket fűznek hozzá, illetve ez utóbbiakat szigorítják”.

12 A 98/34 irányelv 8. cikkének (3) bekezdése szerint „[a] tagállamok késedelem nélkül közlik a Bizottsággal a műszaki szabály végleges szövegét”.

13 A 98/34 irányelv 9. cikke (2) bekezdésének első albekezdése alapján a tagállamoknak négy vagy hat hónap időtartamra el kell halasztaniuk a műszakiszabály-tervezet elfogadását „attól az időponttól kezdődően, amikor a Bizottság kézhez vette a 8. cikk (1) bekezdésében említett közleményt, ha a Bizottság vagy egy másik tagállam ettől az időponttól számított három hónapon belül olyan részletes véleményt ad ki, amely szerint az előirányzott intézkedés akadályozhatja az áruk szabad mozgását a belső piacon".

A nemzeti szabályozás

14 A jet-skikről szóló nemzeti rendeletnek az alapügy tényállásának megvalósulása idején hatályos változata 2004. július 15-én lépett hatályba.

15 E rendelet 1. §-a előírja:

„E rendelet értelmében a motoros vízi sporteszközök olyan járművek, amelyek hosszúsága kisebb mint 4 méter, és 1) fő meghajtó forrásuk a vízturbinát meghajtó belső égésű motor, és 2) amelyeket rendeltetésük szerint egy vagy több olyan személy irányít, akik nem a jármű törzsének belsejében, hanem annak felületén ülnek, állnak vagy térdelnek."

16 Az említett rendelet 2. §-a kimondja:

„A motoros vízi sporteszközök csak a hajózható vízi utakon, valamint a 3. cikk (1) bekezdésében megjelölt vizeken használhatók."

17 A nemzeti rendelet 3. §-a értelmében:

„A Länsstyrelsen [(tartományi kormányzat)] kijelölheti, hogy a hajózható vízi utakon kívül a megye mely vizein megengedett a motoros vízi sporteszközök használata. Köteles azonban elfogadni ilyen szabályozást a következők vonatkozásában:

1) olyan vizek, amelyek oly mértékben ki vannak téve az emberi tevékenységek hatásainak, hogy a motoros vízi sporteszközök használata következtében várható zaj és más zavaró hatások nem tekinthetők a közösségre vagy a környezetre nézve jelentős tehernek;

2) olyan vizek, amelyek nem lakott területek vagy nyaralóhelyek közelében találhatók, és amelyek nem képviselnek jelentős értéket a természeti és kulturális környezet védelme, a biológiai sokféleség, a természetközeli élet, valamint a sport- és kereskedelmi halászat szempontjából; és

3) más olyan vizek, amelyeken a motoros vízi sporteszközök használata a közösséget nem terheli zaj- és más zavaró hatásokkal, és nem okozza az állat- és növényvilág károsításának vagy jelentős zavarásának, valamint a fertőző betegségek terjesztésének a kockázatát sem.

Továbbá a Länsstyrelsen – amennyiben ez az (1) bekezdés 3. pontja szerinti terhelés vagy kockázatok megakadályozása érdekében szükséges – a motoros vízi sporteszközök használatát a kijelölt hajózható vízi utak egyes részeire korlátozhatja, valamint rendelkezéseket fogadhat el a hajózható vízi utak megközelítésére és azok elhagyására vonatkozóan."

18 A nemzeti rendelet 5. §-ának megfelelően, minden olyan személy, aki e rendelet a 2. §-ának és 3. §-a b) pontjának, illetve az e 3. § alapján elfogadott előírások megsértésével MVS-t vezet, pénzbírsággal büntetendő.

19 A Länsstyrelsen i Stockholms län (Stockholm megyei tartományi kormányzat) 2005. május 20-i 2589 2004 41950. sz. határozatával a nemzeti rendelet 3. §-a alapján engedélyezte az MVS-ek használatát az illetékessége alá tartozó egyes vizeken. Ez a határozat 2005. június 15-én lépett hatályba.

I – Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

20 L. Sandström 2005. július 13-án MVS-t vezetett hajózható vízi utakon kívüli vizeken, és egy olyan vízfelületen, amely nem tartozik a Länsstyrelsen által elfogadott, azon vízfelületeket meghatározó rendelkezések hatálya alá, ahol MVS használata megengedett. Az Åklagaren büntetőeljárást indított L. Sandström ellen a nemzeti rendelet megsértése miatt.

21 Az alapjogvita által érintett vizeket a 2005. május 20-i határozat jelölte ki.

22 A vádlott nem vitatja a terhére rótt tényeket, azonban úgy érvel, hogy a nemzeti rendelet alkalmazása ellentétes az EK 28. cikkel, valamint a 94/25 irányelvvel.

23 E körülmények között a Handens tingsrätt az eljárást felfüggesztette, és a következő két kérdést terjesztette a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1) a) Ellentétes-e a [2003/44] irányelvvel az olyan nemzeti szabályozás, amely az általános vízi utakon és azon vízfelületeken kívül, amelyek tekintetében a helyileg illetékes hatóság a [nemzeti] rendelet 3. §-ának (1) bekezdése szerint engedélyt adott, megtiltja az MVS-ek használatát?

b) az a) pontban megnevezett tilalom csak akkor megengedhető-e, ha a helyileg illetékes hatóság a 3. § (1) bekezdése szerinti engedélyezés kérdésének vizsgálata során figyelembe vette azt a szabályt, hogy az 1–3. pontban megnevezett feltételeket teljesítő vízfelületekre minden esetben meg kell adni az engedélyt?

2) Egyebekben az EK 28–30. cikkel általánosan ellentétesek-e az ilyen, az első kérdés a) pontjában megjelölt [MVS-ek] használatát megtiltó nemzeti rendelkezések, vagy csak az első kérdés b) pontjában vázolt körülmények esetén?

3) A fenti körülményekre tekintet nélkül ellentétes-e a szóban forgó nemzeti szabályozással a […] Bizottság [98/34 irányelv] szerinti előzetes értesítésének elmulasztása a 2004. június 20-án elfogadott, az [MVS-ekre] vonatkozó új tilalomról?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes megjegyzések

24 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy az alapügyben szóban forgó szabályozást a Bíróság a 94/25 irányelv, valamint az EK 28. cikk és EK 30. cikk vonatkozásában korábban már kiterjedten vizsgálta a C-142/05. sz., Mickelsson és Roos ügyben 2009. június 4-én hozott ítéletében (EBHT 2009., I-4273. o.). Annak az ügynek és a jelen ügynek a tényei, valamint jogi kerete azonosak.

25 A két ügy közötti lényegi különbség abban áll, hogy a fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet alapját képező üggyel ellentétben a jelen alapügyben a Länsstyrelsen élt a nemzeti rendelet 3. §-a által biztosított hatáskörrel, amelynek alapján bizonyos hajózható területeken engedélyezheti az MVS-ek közlekedését. A jogi keretet illetően, az alapügy tényállásának megvalósulásakor a 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44 irányelv volt alkalmazandó.

Az első és a második kérdésről

26 Az együttesen vizsgálandó első és második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2003/44 irányelvvel módosított 94/25 irányelvet vagy adott esetben az EK 28. és az EK 30. cikket úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint amilyen az alapügyben szerepel, amely a kijelölt vízi utakon kívül megtiltja az MVS-ek használatát.

27 A 94/25 irányelv célja a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítése, a kedvtelési célú vízi járművek biztonsági jellemzőire vonatkozó rendelkezések tartalmát és alkalmazási területeit illetően fennálló eltérések

megszüntetése érdekében, mivel ezek az eltérések a tagállamok között kereskedelmi akadályokat és a belső piacon belül egyenlőtlen versenyfeltételeket teremthetnek. A 2003/44 irányelv eredeti változata a 94/25/EK irányelv 1. cikkének módosításával kiterjesztette az első irányelv hatályát annak érdekében, hogy az többek között az MVS-ekre is kiterjedjen.

28 A 94/25 irányelv 2. cikkének (2) bekezdése pontosítja, hogy ennek az irányelvnek a rendelkezései nem érintik a tagállamok jogosultságát arra, hogy – a Szerződést tiszteletben tartva – bizonyos vizeken történő hajózást illetően rendelkezéseket hozzanak a környezetvédelem, továbbá a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve hogy ez nem teszi szükségessé az irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását (a fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet 20. pontja).

29 Ennélfogva ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének megfelelően az előbbivel nem ellentétesek az olyan nemzeti rendelkezések, amelyek a környezetvédelem érdekében megtiltják az MVS-ek használatát bizonyos vizeken, feltéve hogy e rendelkezések nem sértik a Szerződésben foglalt szabályokat (a fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet 21. pontja).

30 A nemzeti rendelet és a 2005. május 20-i határozat a 94/25 irányelv utóbbi rendelkezése által érintett nemzeti intézkedések csoportjába tartozik. Azok ugyanis az MVS-k használatának tilalmát írják elő a kijelölt vízi utak kivételével.

31 Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az EK 28. és az EK 30. cikk (jelenleg, a lisszaboni szerződés hatálybalépését követően EUMSZ 34. cikk és EUMSZ 36. cikk) akadályozza-e az olyan nemzeti szabályok elfogadását, mint amilyenek az alapügyben szerepelnek.

32 A fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet alapját képező ügyben a Bíróságnak már foglalkoznia kellett az EK 28. cikk és az EK 30. cikk értelmezését érintő kérdéssel annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság dönteni tudjon a nemzeti rendeletnek az említett rendelkezésekkel való összeegyeztethetőségéről. A fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló alapügy tényállásának megvalósulásakor a nemzeti rendelet még nem került végrehajtásra az említett rendelet 3. §-ának első bekezdésében előírt olyan intézkedésekkel, mint a 2005. május 20-i határozat, így ugyanezen rendelet 2. cikkének megfelelően az MVS-ek használata csak a hajózható vízi utakon volt megengedett.

33 A fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet 44. pontjából következik, hogy az EK 28. és az EK 30. cikkel nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely a környezetvédelem okán megtiltja az MVS-eknek a kijelölt vízi utakon kívüli használatát, feltéve hogy:

– az illetékes nemzeti hatóságok kötelesek meghozni az előírt végrehajtási intézkedéseket az olyan hajózható vízi utakon kívüli vizek kijelölésére, ahol használhatók az MVS-ek;

– e hatóságok ténylegesen is gyakorolták az e tekintetben őket megillető hatáskörüket, és kijelölték a nemzeti rendeletben előírt feltételeknek megfelelő vizeket, és

– az ilyen intézkedéseket e rendelet hatálybalépését követően ésszerű határidőn belül fogadták el.

34 Ezt a választ nem befolyásolja a 2005. május 20-i határozat meghozatala. Az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás ugyanis továbbra is azon az elven alapul, hogy tilos az MVS-eknek a hajózható vízi utakon kívüli használata, feltéve hogy az illetékes hatóságok kijelölték azokat a vizeket, ahol ezek használhatók. A nemzeti bíróság feladata tehát annak vizsgálata, hogy a nemzeti rendelet, amint azt a 2005. május 20-i határozat végrehajtja, megfelel-e az előző pontban felsorolt három feltételnek.

35 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az ügy konkrét tényállásának megítélése a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor a célból, hogy hasznos választ adhasson ez utóbbi kérdésére, a Bíróság a nemzeti bíróságokkal való együttműködés szellemében megadhat számára minden, általa szükségesnek ítélt iránymutatást (e tekintetben lásd a fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet 41. pontját).

36 A fenti 33. pontban említett első feltétel vonatkozásában megjegyzendő, hogy a nemzeti rendelet 3. §-a értelmében a Länsstyrelsen köteles rendelkezéseket hozni azon, a hajózható vízi utakon kívüli vízfelületek kijelölésére, ahol az MVS-ek használata megengedett.

37 A fenti 33. pontban említett első feltételt illetően emlékeztetni kell arra, hogy a nemzeti rendelet 3. §-a alapján a 2005. május 20-i határozat kijelöli azokat a hajózható vízfelületeket, ahol az MVS-ek használata Stockholm megyében megengedett.

38 A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy ésszerűen úgy tekinthető-e, hogy e határozat az összes olyan vízfelületet kijelöli, amely az érintett megyében megfelel a nemzeti rendeletben, különösen annak 3. §-a első bekezdésében előírt

feltételeknek. Ugyanis, mivel az MVS-eknek az említett feltételeknek megfelelő vízfelületen történő használata magának a rendeletnek a szövege alapján veszélyt vagy a környezet szempontjából elfogadhatatlannak ítélt káros hatást nem okozónak minősül (lásd a fent hivatkozott Mickelsson és Roos ügyben hozott ítélet 38. pontját), úgy tekintendő, hogy az MVS-eknek az ilyen vízfelületeken kívüli használatára vonatkozó általános tilalom, amely a végrehajtási intézkedésben azok kijelölésének elmaradásából ered, olyan intézkedésnek minősül, amely meghaladja a környezetvédelemre irányuló cél eléréséhez szükséges mértéket.

39 A fenti 33. pontban említett harmadik feltétellel kapcsolatban, az iratokban szereplő információkból kitűnik, hogy a 2005. május 20-i határozat 2005. június 15-én lépett hatályba, vagyis tizenegy hónappal a nemzeti rendelet hatálybalépését követően. E határidő ésszerűségének vizsgálata körében azt a tényt is figyelembe kell venni, hogy – amint az a 2005. május 20-i határozat indokolásából következik – azt az érintett megyékkel és egyéb érdekelt felekkel való egyeztetést követően fogadták el.

40 A fenti megfontolásokra tekintettel azt kell válaszolni az első két előterjesztett kérdésre, hogy a 94/25 irányelvvel nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a környezetvédelem okán megtiltja az MVS-eknek a kijelölt vízi utakon kívüli használatát. Az EUMSZ 34. és az EUMSZ 36. cikkel nem ellentétes az ilyen nemzeti szabályozás, feltéve hogy:

– az illetékes nemzeti hatóságok kötelesek meghozni az előírt végrehajtási intézkedéseket az olyan hajózható vízi utakon kívüli vizek kijelölésére, ahol használhatók az MVS-ek;

– e hatóságok ténylegesen is gyakorolták az e tekintetben őket megillető hatáskörüket, és kijelölték a nemzeti rendeletben előírt feltételeknek megfelelő vizeket, és

– az ilyen intézkedéseket e rendelet hatálybalépését követően ésszerű határidőn belül fogadták el.

A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy az alapeljárásban teljesülnek-e ezek a feltételek.

A harmadik kérdésről

41 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy olyan körülmények között, mint az alapeljárásban, a Bizottság 98/34 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése szerinti előzetes értesítésének elmulasztása valamely nemzeti jogszabály módosításáról érvénytelenné teszi-e e nemzeti rendelkezéseket.

42 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a 98/34 irányelv a megelőző ellenőrzés révén az áruk szabad mozgásának biztosítására irányul, amely a Közösség egyik alapja, és ez az ellenőrzés hasznos abban az esetben, amikor az irányelv hatálya alá tartozó műszaki szabályok akadályozhatják a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az ilyen akadály csak akkor fogadható el, ha a közérdek feltétlenül érvényesítendő követelményei teszik szükségessé (lásd e tekintetben a C-194/94. sz. CIA Security International ügyben 1996. április 30-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-2201. o.] 40. pontját, a C-226/97. sz. Lemmens-ügyben 1998. június 16-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-3711. o.] 32. pontját és a C-303/04. sz. Lidl Italia ügyben 2005. szeptember 8-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-7865. o.] 22. pontját).

43 A 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében foglalt értesítési kötelezettség a közösségi ellenőrzés megvalósításának alapvető eszköze, és az ellenőrzés

hatékonyságát tovább erősíti az irányelv olyan értelmezése, miszerint az értesítési kötelezettség megsértése olyan lényeges eljárási hiba, amely az érintett műszaki szabályok alkalmazhatatlanságát eredményezi, és így azok nem érvényesíthetők magánszemélyekkel szemben (lásd a fent hivatkozott Lidl Italia ügyben hozott ítélet 23. pontját).

44 A Bírósághoz benyújtott iratokból következik, hogy a svéd kormány 2003. április 1-jén közölte a Bizottsággal a nemzeti rendelet tervezetét, amely meghatározta az MVS fogalmát, és néhány kivétellel általános tilalmat írt elő azok használatára. E közlést követően a Bizottság a 98/34 irányelv 9. cikkének (2) bekezdése értelmében részletes véleményt adott ki a svéd kormány részére. Ennek következtében a svéd hatóságok módosították a tervezetet. A nemzeti rendelet szövegét azonban csak annak elfogadását követően közölték a Bizottsággal.

45 Ezért úgy tűnik – és ennek vizsgálata a nemzeti bíróság feladata –, hogy csak a nemzeti rendelet eredeti tervezetéről történt értesítés a 98/34 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése értelmében, azonban a Bizottság részletes véleményét követően abban végzett módosítások esetében ilyen előzetes értesítésre nem került sor. A svéd kormány és a Bizottság e tekintetben kitart amellett, hogy az említett módosítások mindössze az MVS-ek használatára előírt feltételek könnyítését jelentik.

46 E vonatkozásban emlékeztetni kell arra, hogy a 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdése úgy rendelkezik, hogy a tagállamok a fenti feltételek

mellett újra közlik a műszakiszabály-tervezet, ha olyan változtatásokat hajtanak rajta végre, amelyek jelentős mértékben módosítják azok hatályát, lerövidítik a végrehajtására eredetileg előirányzott időtartamokat, leírásokat vagy követelményeket fűznek hozzá, illetve ez utóbbiakat szigorítják.

47 Úgy tekintendő azonban, hogy tekintettel a 98/34 irányelv fenti 41. pontban ismertetett céljára, a Bizottsággal a 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében már közölt műszakiszabály-tervezetben végzett módosítások, amelyek a közölt tervezethez képest mindössze az érintett termék használatára előírt feltételek könnyítését jelentik, és ezért a műszaki szabálynak a kereskedelemre gyakorolt esetleges hatásait csökkentik, nem jelentenek az említett irányelv 8. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti jelentős módosítást. Az ilyen módosításokra tehát nem vonatkozik az előzetes értesítés kötelezettsége.

48 Bár kétségtelen, hogy a 98/34 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamok késedelem nélkül közlik a Bizottsággal a műszaki szabály végleges szövegét, egy ilyen szabálynak az elfogadása előtti jelentéktelen módosítása közlésének elmulasztása, előzetes értesítési kötelezettség hiányában, e szabály alkalmazhatóságát nem érinti.

49 A harmadik kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 93/34 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése akként értelmezendő, hogy az Európai Bizottsággal e rendelkezés első albekezdése értelmében már közölt műszakiszabály-tervezetben végzett módosítás, amely a közölt tervezethez képest mindössze az érintett termék használatára előírt feltételek könnyítését jelenti, és ezért a műszaki szabálynak a kereskedelemre gyakorolt esetleges hatásait csökkenti, nem minősül az említett rendelkezés harmadik albekezdése szerinti jelentős módosításnak, és arról nem kell a Bizottságot előzetesen

értesíteni. Ilyen előzetes értesítési kötelezettség hiányában nem érinti a műszaki szabály alkalmazhatóságát az, ha elmulasztották közölni e szabálynak az elfogadása előtti jelentéktelen módosítását.

A költségekről

50 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

1) A kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely a környezetvédelem okán megtiltja a kedvtelési célú vízi járműveknek a kijelölt vízi utakon kívüli használatát.

2) Az EK 28. és az EK 30. cikkel nem ellentétes az ilyen nemzeti szabályozás, feltéve hogy:

– **az illetékes nemzeti hatóságok kötelesek meghozni az előírt végrehajtási intézkedéseket az olyan hajózható vízi utakon kívüli vizek kijelölésére, ahol használhatók a motoros vízi sporteszközök;**

– **e hatóságok ténylegesen is gyakorolták az e tekintetben őket megillető hatáskörüket, és kijelölték a nemzeti rendeletben előírt feltételeknek megfelelő vizeket, és**

– **az ilyen intézkedéseket e rendelet hatálybalépését követően ésszerű határidőn belül fogadták el.**

A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy az alapeljárásban teljesülnek-e ezek a feltételek.

3) A műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8. cikkének (1) bekezdése akként értelmezendő, hogy a Bizottsággal e rendelkezés első albekezdése értelmében már közölt műszakiszabály-tervezetben végzett módosítás, amely a közölt tervezethez képest mindössze az érintett termék használatára előírt feltételek könnyítését

jelenti, és ezért a műszaki szabálynak a kereskedelemre gyakorolt esetleges hatásait csökkenti, nem minősül az említett rendelkezés harmadik albekezdése szerinti jelentős módosításnak, és arról nem kell a Bizottságot előzetesen értesíteni. Ilyen előzetes értesítési kötelezettség hiányában nem érinti a műszaki szabály alkalmazhatóságát az, ha elmulasztották közölni e szabálynak az elfogadása előtti jelentéktelen módosítását.

Aláírások