HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

15 aprilie 2010 *

În cauza C-433/05,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Handens tingsrätt (Suedia), prin decizia din 21 noiembrie 2005, primită de Curte la 5 decembrie 2005, în procedura penală împotriva

Lars Sandström,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii G. Arestis (raportor), J. Malenovský și D. Šváby, judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,
grefier: doamna C. Strömholm, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 17 decembrie 2009,

* Limba de procedură: suedeza.

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru L. Sandström, de R. Ihre, advokat, precum și de D. Putzeys și B. Dumortier, avocats;

— pentru Åklagaren, de S. Creutz, avocat;

— pentru guvernul suedez, de domnii A. Kruse și R. Sobocki și de doamnele S. Johannesson și K. Petkovska, în calitate de agenți;

— pentru guvernul austriac, de domnul E. Riedl, în calitate de agent;

— pentru guvernul portughez, de domnul L. Inez Fernandes și de doamna M. J. Lois, în calitate de agenți;

— pentru guvernul norvegian, de domnii A. Eide și K. B. Moen, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de doamnele L. Ström van Lier, A. Alcover San Pedro și D. Lawunmi, precum și de domnii S. Schønberg și K. Simonsson, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolelor 28 CE și 30 CE și a Directivei 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement (JO L 164, p. 15, Ediție specială, 13/vol. 14, p. 79), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2003 (JO L 214, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 40, p. 105, denumită în continuare „Directiva 94/25").

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei proceduri penale declanșate de Åklagaren (Ministerul Public) împotriva domnului Sandström pentru încălcarea de către acesta din urmă a Regulamentului 1993:1053 privind utilizarea motovehiculelor nautice [förordning (1993:1053) om användning av vattenskoter], astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2004:607 [förordning (2004:607), denumit în continuare „regulamentul național"].

Cadrul juridic

Reglementarea Uniunii

3 Potrivit celui de al doilea considerent al Directivei 94/25:

„[…] actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în diferite state membre privind caracteristicile siguranței ambarcațiunilor de agrement au un conținut și un domeniu de aplicare diferit; […] astfel de disparități sunt de natură să creeze obstacole pentru efectuarea schimburilor și condiții de concurență inegale pe piața internă”.

4 Al treilea considerent al Directivei 94/25 prevede:

„[…] armonizarea legislațiilor interne este singurul mod de a elimina aceste obstacole pentru desfășurarea liberului schimb; […] acest obiectiv nu poate fi atins de o manieră satisfăcătoare de statele membre individuale; […] prezenta directivă nu stabilește decât cerințele indispensabile liberei circulații a ambarcațiunilor de agrement”.

5 Articolul 1 din Directiva 94/25 definește domeniul de aplicare al acesteia. Această dispoziție a fost înlocuită cu textul de la articolul 1 din Directiva 2003/44, care, printre altele, a extins domeniul de aplicare pentru a include în acesta și motovehiculele nautice (denumite în continuare „VNM”).

6 Articolul 2 din Directiva 94/25, intitulat „Introducerea pe piață și punerea în folosință", stabilește:

„(1) Statele membre adoptă toate dispozițiile necesare pentru ca produsele stabilite la articolul 1 alineatul (1) să nu poată fi introduse pe piață sau puse în folosință pentru o utilizare conformă destinației lor decât în cazul în care ele nu pun în pericol siguranța și sănătatea persoanelor, a bunurilor și a mediului, atunci când sunt construite și întreținute corect.

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

7 Articolul 4 alineatul (1) din Directiva 94/25 prevede:

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

8 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2003/44:

„Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2004. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste acte de la 1 ianuarie 2005."

9 Articolul 1 din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice (JO L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 207), astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998 (JO L 217, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 282), și care codifică Directiva 83/189/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 (JO L 109, p. 8, denumită în continuare „Directiva 98/34") cuprinde următoarele dispoziții:

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

[…]

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

[…]

11. «reglementare tehnică» – specificațiile tehnice sau alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative relevante, a căror respectare este obligatorie, *de iure* sau *de facto*, în cazul comercializării, prestării unui serviciu, stabilirii unui prestator de servicii sau utilizării într-un stat membru sau într-o parte semnificativă a acestuia, precum și actele cu putere de lege sau actele administrative ale statelor membre, cu excepția celor menționate la articolul 10, care interzic fabricarea, importul, comercializarea sau utilizarea unui produs sau care interzic prestarea sau utilizarea unui serviciu sau stabilirea în calitate de prestator de servicii.

[…]”

10 Articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34 prevede că, în conformitate cu articolul 10, Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre orice proiect de reglementare tehnică.

11 Potrivit articolului 8 alineatul (1) al treilea paragraf din Directiva 98/34, „[s]tatele membre comunică proiectul din nou, în aceleași condiții, în cazul în care îi aduc modificări care au ca efect schimbarea semnificativă a obiectului, scurtarea programului de punere în aplicare avut în vedere anterior, adăugarea de specificații sau cerințe ori transformarea acestora în unele mai restrictive”.

12 În conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Directiva 98/34, „Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre textul definitiv al reglementării tehnice”.

13 În temeiul articolului 9 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 98/34, statele membre amână adoptarea unui proiect al unei reglementări tehnice, după caz, cu patru sau șase luni „de la data primirii de către Comisie a comunicării prevăzute la articolul 8 alineatul (1) în cazul în care Comisia sau un alt stat membru formulează un aviz detaliat în termen de trei luni de la acea dată, în sensul că măsura avută în vedere poate obstrucționa libera circulație a mărfurilor în interiorul pieței interne".

Reglementarea națională

14 Regulamentul național, în versiunea în vigoare la momentul desfășurării faptelor din acțiunea principală, a intrat în vigoare la 15 iulie 2004.

15 Articolul 1 din acest regulament prevede:

„În sensul prezentului regulament, prin motovehicul nautic se înțelege o ambarcațiune cu o lungime mai mică de 4 metri, care 1. utilizează un motor cu ardere internă, echipat cu o pompă cu jet de apă ca sursă principală de propulsie și 2. este concepută pentru a fi operată de una sau de mai multe persoane care stau jos, în picioare sau în genunchi mai degrabă pe carcasa ambarcațiunii decât în interiorul acesteia."

16 Articolul 2 din regulamentul menționat stabilește:

„Motovehiculele nautice pot fi utilizate numai pe culoarele publice de navigație și în zonele menționate la articolul 3 primul paragraf."

17 Potrivit articolului 3 din regulamentul național:

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

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

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

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

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

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

19 Prin Decizia nr. 2589 2004 41950 din 20 mai 2005 (denumită în continuare „decizia din 20 mai 2005"), Länsstyrelsen i Stockholms län (Prefectura provinciei Stockholm) a autorizat, în temeiul articolului 3 din regulamentul național, utilizarea de VNM în anumite zone aflate în aria sa de competență. Această decizie a intrat în vigoare la 15 iunie 2005.

I — Acțiunea principală și întrebările preliminare

20 La 13 iulie 2005, domnul Sandström conducea un VNM în ape situate în afara culoarelor publice de navigație și într-o zonă neacoperită de dispozițiile adoptate de Länsstyrelsen cu privire la zonele în care este autorizată utilizarea unui VNM. Åklagaren a declanșat o procedură împotriva domnului Sandström pentru încălcarea regulamentului național.

21 Apele avute în vedere în acțiunea principală sunt definite în decizia din 20 mai 2005.

22 Pârâtul nu neagă faptele care i se impută, însă susține că aplicarea regulamentului național este contrară articolului 28 CE, precum și Directivei 94/25.

23 În aceste împrejurări, Handens tingsrätt a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) a) Directiva [2003/44] se opune unor dispoziții de drept național care interzic utilizarea de [VNM] în afara culoarelor publice de navigație și a zonelor în care o autoritate locală a adoptat o măsură de autorizare în temeiul articolului 3 primul paragraf din regulamentul [național]?

b) Caracterul licit al interdicției descrise la litera a) depinde de împrejurarea dacă, atunci când a examinat problema autorizației în raport cu articolul 3 primul paragraf, autoritatea locală a respectat norma potrivit căreia întotdeauna trebuie adoptată o decizie de autorizare pentru zonele în care sunt îndeplinite criteriile prevăzute la punctele 1-3?

2) În caz contrar, articolele 28 CE-30 CE se opun unor dispoziții naționale care interzic utilizarea de [VNM] descrisă mai sus la prima întrebare litera a), iar aceasta în mod general sau numai în cazul menționat la prima întrebare litera b)?

3) Independent de împrejurările enunțate mai sus, lipsa notificării prealabile către Comisie […], în temeiul [Directivei 98/34], a noii interdicții referitoare la [VNM], adoptată la 20 iunie 2004, se opune dispozițiilor naționale în discuție?"

Cu privire la întrebările preliminare

Observații introductive

24 În prealabil, este necesar să se indice faptul că reglementarea națională în discuție în acțiunea principală a făcut deja într-o mare măsură obiectul unei examinări de către Curte în raport cu Directiva 94/25, precum și cu articolele 28 CE și 30 CE în Hotărârea din 4 iunie 2009, Mickelsson și Roos (C-142/05, Rep., p. I-4273). Această hotărâre și prezenta cauză se înscriu într-un cadru factual și juridic similar.

25 Diferența esențială dintre cele două cauze constă în faptul că, spre deosebire de cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, în prezenta acțiune principală, Länsstyrelsen a exercitat competențele definite la articolul 3 din regulamentul național, care îi permit să autorizeze circulația VNM în anumite zone de navigație. În ceea ce privește cadrul juridic, Directiva 2003/44 de modificare a Directivei 94/25/CE era aplicabilă la momentul desfășurării faptelor din acțiunea principală.

Cu privire la prima și la a doua întrebare

26 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă Directiva 94/25 sau, dacă este cazul, articolele 28 CE și 30 CE trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale, precum cea în cauză în acțiunea principală, care interzice utilizarea de VNM în afara anumitor zone desemnate.

27 Directiva 94/25 are ca obiect apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement, pentru a elimina diferențele în ceea ce privește conținutul

și domeniul de aplicare al caracteristicilor siguranței ambarcațiunilor de agrement în măsura în care astfel de disparități sunt de natură să creeze obstacole pentru efectuarea schimburilor dintre statele membre și condiții de concurență inegale pe piața internă. Prin modificarea articolului 1 din Directiva 94/25/CE, în versiunea sa inițială, Directiva 2003/44 a extins domeniul de aplicare al primei directive, în special în vederea includerii VNM în acesta.

28 Articolul 2 alineatul (2) din Directiva 94/25 precizează că dispozițiile acesteia nu împiedică statele membre să adopte, cu respectarea tratatului, dispoziții privind navigația în anumite ape pentru a proteja mediul și configurația căilor navigabile și pentru a asigura siguranța acestora, sub rezerva ca acest fapt să nu impună obligația de a modifica ambarcațiunile care sunt în conformitate cu directiva menționată (Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, punctul 20).

29 Astfel, conform articolului 2 alineatul (2), această directivă nu se opune unor dispoziții naționale care, din motive de protecție a mediului, interzic utilizarea de VNM în anumite ape, cu condiția ca aceste dispoziții să nu contravină normelor tratatului (Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, punctul 21).

30 Regulamentul național și decizia din 20 mai 2005 intră în categoria dispozițiilor naționale vizate de această din urmă dispoziție a Directivei 94/25. Astfel, acestea prevăd o interdicție a utilizării de VNM în afara zonelor desemnate.

31 În consecință, trebuie să se examineze dacă articolele 28 CE și 30 CE, devenite articolele 34 TFUE și 36 TFUE după intrarea în intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, se opun unor norme naționale precum cele în discuție în acțiunea principală.

32 În cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, Curtea fusese deja sesizată cu o problemă de interpretare a articolelor 28 CE și 30 CE, pentru a permite instanței de trimitere să aprecieze compatibilitatea regulamentului național cu dispozițiile respective. La momentul desfășurării faptelor din acțiunea principală în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, regulamentul național nu fusese încă pus în aplicare prin măsuri prevăzute la articolul 3 primul paragraf din regulamentul respectiv, precum decizia din 20 mai 2005, astfel încât, în conformitate cu articolul 2 din același regulament, utilizarea de VNM nu era autorizată decât pe culoarele publice de navigație.

33 De la punctul 44 din Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, rezultă că articolele 28 CE și 30 CE nu se opun unei reglementări naționale care, din motive de protecție a mediului, interzice utilizarea de VNM în afara culoarelor desemnate, cu condiția ca:

— autoritățile naționale competente să fie obligate să adopte măsurile de punere în aplicare prevăzute pentru a desemna zone din afara culoarelor publice de navigație în care pot fi utilizate VNM;

— aceste autorități să fi exercitat efectiv competența care le-a fost atribuită în această privință și să fi desemnat zonele care îndeplinesc condițiile prevăzute de reglementarea națională și

— astfel de măsuri să fi fost adoptate într-un termen rezonabil după intrarea în vigoare a acestei reglementări.

34 Un astfel de răspuns nu este afectat de adoptarea deciziei din 20 mai 2005. Astfel, reglementarea națională în discuție în acțiunea principală rămâne întemeiată pe principiul unei interdicții generale de utilizare a VNM în afara culoarelor publice de navigație, sub rezerva unei desemnări de către autoritățile competente a unor zone în care acestea pot fi utilizate. În consecință, instanței de trimitere îi revine obligația să verifice dacă regulamentul național, astfel cum a fost pus în aplicare prin decizia din 20 mai 2005, respectă cele trei condiții menționate la punctul precedent.

35 În această privință, trebuie amintit că, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, întemeiată pe o clară separare a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, orice apreciere a situației de fapt din cauză este de competența instanței naționale. Totuși, pentru a oferi acesteia un răspuns util, Curtea poate, într-un spirit de cooperare cu instanțele naționale, să îi furnizeze toate indicațiile pe care le consideră necesare (a se vedea în acest sens Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, punctul 41).

36 În ceea ce privește prima condiție menționată la punctul 33 de mai sus, trebuie subliniat că, în conformitate cu articolul 3 din regulamentul național, Länsstyrelsen este obligat să adopte dispozițiile pentru desemnarea zonelor situate în afara culoarelor publice de navigație în care pot fi utilizate VNM.

37 În ceea ce privește a doua condiție menționată la punctul 33 de mai sus, este necesar să se amintească faptul că în decizia din 20 mai 2005 sunt desemnate, în temeiul articolului 3 din regulamentul național, zonele de navigație în care VNM pot fi utilizate în provincia Stockholm.

38 Este de competența instanței de trimitere să verifice dacă se poate considera în mod rezonabil că în această decizie sunt desemnate toate zonele care, în provincia avută în vedere, îndeplinesc condițiile prevăzute de regulamentul respectiv și în special de articolul 3 primul paragraf din acesta. Astfel, dat fiind că, potrivit chiar formulării din

regulamentul național, se consideră că utilizarea de VNM într-o zonă care îndeplinește condițiile respective nu generează riscuri sau daune inacceptabile pentru mediu (a se vedea Hotărârea Mickelsson și Roos, citată anterior, punctul 38), trebuie să se aprecieze că orice interdicție de utilizare de VNM într-o astfel de zonă, interdicție rezultată din lipsa desemnării acesteia în măsura de punere în aplicare, ar constitui o măsură care depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivul de protecție a mediului.

39 În ceea ce privește a treia condiție menționată la punctul 33 de mai sus, din elementele dosarului rezultă că decizia din 20 mai 2005 a intrat în vigoare la 15 iunie 2005, și anume la 11 luni după intrarea în vigoare a regulamentului național. În vederea aprecierii caracterului rezonabil al acestui termen, este necesar să se țină seama, în plus, de faptul că, astfel cum reiese din motivarea deciziei din 20 mai 2005, aceasta a fost adoptată după consultarea comunelor și a altor părți interesate.

40 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la primele două întrebări adresate că Directiva 94/25 nu se opune unei reglementări naționale care, din motive de protecție a mediului, interzice utilizarea de VNM în afara culoarelor desemnate. Articolele 34 TFUE și 36 TFUE nu se opun unei asemenea reglementări naționale, cu condiția ca:

— autoritățile naționale competente să fie obligate să adopte măsurile de punere în aplicare prevăzute pentru a desemna zone din afara culoarelor publice de navigație în care pot fi utilizate VNM;

— aceste autorități să fi exercitat efectiv competența care le-a fost atribuită în această privință și să fi desemnat zonele care îndeplinesc condițiile prevăzute de reglementarea națională și

— astfel de măsuri să fi fost adoptate într-un termen rezonabil după intrarea în vigoare a acestei reglementări.

Instanței de trimitere îi revine obligația să verifice dacă aceste condiții sunt îndeplinite în cauza principală.

Cu privire la a treia întrebare

41 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă lipsa notificării prealabile către Comisie, prevăzută la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 98/34, a unei modificări a unei legislații naționale în împrejurări precum cele în discuție în acțiunea principală determină nulitatea acestor dispoziții naționale.

42 În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante, Directiva 98/34 urmărește, printr-un control preventiv, protejarea liberei circulații a mărfurilor, care este unul dintre fundamentele Comunității, și acest control este util în măsura în care reglementările tehnice care intră în domeniul de aplicare al acestei directive pot constitui obstacole în calea schimburilor de mărfuri dintre statele membre, aceste obstacole neputând fi admise decât dacă sunt necesare pentru îndeplinirea unor cerințe imperative care urmăresc un scop de interes general (a se vedea Hotărârea din 30 aprilie 1996, CIA Security International, C-194/94, Rec., p. I-2201, punctul 40, Hotărârea din 16 iunie 1998, Lemmens, C-226/97, Rec., p. I-3711, punctul 32, și Hotărârea din 8 septembrie 2005, Lidl Italia, C-303/04, Rec., p. I-7865, punctul 22).

43 Întrucât obligația de notificare prevăzută la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34 constituie un mijloc esențial pentru realizarea acestui control

comunitar, eficacitatea acestuia din urmă va fi cu atât mai mare cu cât această directivă este interpretată în sensul că nerespectarea obligației de notificare constituie un viciu de procedură substanțial de natură să determine inaplicabilitatea reglementărilor tehnice respective, astfel încât acestea nu pot fi opuse particularilor (a se vedea Hotărârea Lidl Italia, citată anterior, punctul 23).

44 Din dosarul prezentat Curții reiese că, la 1 aprilie 2003, guvernul suedez a comunicat Comisiei proiectul de reglementare tehnică ce definea noțiunea de VNM și care conținea, sub rezerva câtorva excepții, o interdicție generală a utilizării lor. În urma acestei comunicări, Comisia a adresat guvernului suedez un aviz detaliat în temeiul articolului 9 alineatul (2) din Directiva 98/34. În consecință, autoritățile suedeze au modificat proiectul. Cu toate acestea, autoritățile respective nu au comunicat Comisiei textul astfel modificat al regulamentului național decât după adoptarea acestuia.

45 Astfel, se pare că proiectul inițial al regulamentul național a făcut obiectul unei notificări în temeiul articolului 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34, iar numai modificările care i-au fost aduse în urma avizului detaliat al Comisiei nu au făcut obiectul unei astfel de notificări prealabile – ceea ce trebuie verificat de instanța națională. În această privință, guvernul suedez și Comisia insistă asupra faptului că modificările respective nu privesc decât o simplificare a condițiilor de utilizare a VNM.

46 În această privință, este necesar să se amintească faptul că articolul 8 alineatul (1) al treilea paragraf din Directiva 98/34 dispune că statele membre comunică proiectul din nou în cazul în care îi aduc modificări care au ca efect schimbarea semnificativă a

obiectului, scurtarea programului de punere în aplicare avut în vedere anterior, adăugarea de specificații sau cerințe ori transformarea acestora în unele mai restrictive.

47 Cu toate acestea, trebuie să se considere că, având în vedere obiectivul Directivei 98/34 expus la punctul 41 de mai sus, modificările aduse unui proiect de reglementare tehnică notificat deja Comisiei în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34 care, în raport cu proiectul notificat, nu presupun decât o simplificare a condițiilor de utilizare a produsului respectiv și care, prin urmare, reduc eventualul impact al reglementării tehnice asupra schimburilor comerciale nu constituie o schimbare semnificativă a proiectului în sensul articolului 8 alineatul (1) al treilea paragraf din această directivă. În consecință, astfel de modificări nu sunt supuse obligației de notificare prealabilă.

48 Dacă, într-adevăr, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Directiva 98/34, statele membre trebuie să comunice de îndată Comisiei textul definitiv al reglementării tehnice, necomunicarea unei modificări nesemnificative a unei astfel de reglementări înainte de adoptarea acesteia nu afectează, în lipsa unei obligații de notificare prealabilă, aplicabilitatea reglementării respective.

49 În consecință, la a treia întrebare trebuie să se răspundă că articolul 8 alineatul (1) din Directiva 98/34 trebuie interpretat în sensul că o modificare adusă unui proiect de reglementare tehnică notificat deja Comisiei Europene în conformitate cu primul paragraf al acestei dispoziții și care, în raport cu proiectul notificat, nu presupune decât o simplificare a condițiilor de utilizare a produsului respectiv și care, prin urmare, reduce eventualul impact al reglementării tehnice asupra schimburilor comerciale nu constituie o schimbare semnificativă a proiectului în sensul celui de al treilea paragraf al dispoziției menționate și nu trebuie să facă obiectul unei notificări prealabile

către Comisie. În lipsa unei astfel de obligații de notificare prealabilă, necomunicarea către Comisie a unei modificări nesemnificative a unei reglementări tehnice înainte de adoptarea acesteia nu afectează aplicabilitatea reglementării respective.

Cu privire la cheltuielile de judecată

50 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

1) Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 1994 de apropiere a actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre referitoare la ambarcațiunile de agrement, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2003, nu se opune unei reglementări naționale care, din motive de protecție a mediului, interzice utilizarea de motovehicule nautice în afara culoarelor desemnate.

2) Articolele 34 TFUE și 36 TFUE nu se opun unei asemenea reglementări naționale, cu condiția ca:

— autoritățile naționale competente să fie obligate să adopte măsurile de punere în aplicare prevăzute pentru a desemna zone din afara culoarelor publice de navigație în care pot fi utilizate motovehiculele nautice;

— aceste autorități să fi exercitat efectiv competența care le-a fost atribuită în această privință și să fi desemnat zonele care îndeplinesc condițiile prevăzute de reglementarea națională și

— astfel de măsuri să fi fost adoptate într-un termen rezonabil după intrarea în vigoare a acestei reglementări.

Instanței de trimitere îi revine obligația să verifice dacă aceste condiții sunt îndeplinite în cauza principală.

3) Articolul 8 alineatul (1) din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice trebuie interpretat în sensul că o modificare adusă unui proiect de reglementare tehnică notificat deja Comisiei Europene în conformitate cu primul paragraf al acestei dispoziții și care, în raport cu proiectul notificat, nu presupune decât o simplificare a condițiilor de utilizare a produsului respectiv și care, prin urmare, reduce eventualul impact al reglementării tehnice asupra

schimburilor comerciale nu constituie o schimbare semnificativă a proiectului în sensul celui de al treilea paragraf al dispoziției menționate și nu trebuie să facă obiectul unei notificări prealabile către Comisie. În lipsa unei astfel de obligații de notificare prealabilă, necomunicarea către Comisie a unei modificări nesemnificative a unei reglementări tehnice înainte de adoptarea acesteia nu afectează aplicabilitatea reglementării respective.

Semnături