

Affaire C-384/08

Attanasio Group Srl **contre** **Comune di Carbognano**

(demande de décision préjudicielle,
introduite par le Tribunale amministrativo regionale del Lazio)

«Articles 43 CE et 48 CE — Réglementation régionale prévoyant des distances minimales obligatoires entre les installations routières de distribution de carburant — Compétence de la Cour et recevabilité de la demande de décision préjudicielle — Liberté d'établissement — Restriction»

Arrêt de la Cour (troisième chambre) du 11 mars 2010 I - 2059

Sommaire de l'arrêt

- 1. Questions préjudicielles — Compétence de la Cour — Question soulevée à propos d'un litige cantonné à l'intérieur d'un seul État membre (Art. 267 TFUE)*

2. *Libre circulation des personnes — Liberté d'établissement — Dispositions du traité — Champ d'application*
(Art. 43 CE, 48 CE, 49 CE et 56 CE)
3. *Libre circulation des personnes — Liberté d'établissement — Restrictions*
(Art. 43 CE et 48 CE)

1. Lorsque, dans le cadre d'une question préjudicielle, tous les éléments du litige dont est saisie la juridiction nationale sont cantonnés à l'intérieur d'un seul État membre, la Cour peut être compétente pour fournir une réponse à la juridiction nationale dès lors que, s'agissant d'une réglementation imposant des distances minimales obligatoires entre les installations routières de distribution de carburants, il ne saurait nullement être exclu que des entreprises établies dans des États membres autres que l'État membre concerné aient été ou soient intéressées à commercialiser des carburants dans ce dernier État membre.

(cf. points 22-24)

les installations routières de distribution de carburants doit être examinée à la lumière des seules dispositions du traité relatives à la liberté d'établissement. En effet, dès lors que la réalisation de telles installations par les personnes morales au sens de l'article 48 CE implique nécessairement l'accès de ces dernières au territoire de l'État membre d'accueil aux fins d'une participation stable et continue à la vie économique de cet État, notamment au moyen de la création d'agences, de succursales ou de filiales, les dispositions relatives à la libre prestation des services, qui ne peuvent trouver application que si celles relatives à la liberté d'établissement ne s'appliquent pas, ne sont pas pertinentes. Par ailleurs, à supposer que cette réglementation ait des effets sur la libre circulation des capitaux, de tels effets seraient la conséquence inéluctable d'une éventuelle entrave à la liberté d'établissement et ne justifieraient pas, dès lors, un examen autonome de ladite réglementation au regard de l'article 56 CE.

2. Une réglementation nationale qui prévoit des distances minimales obligatoires entre

(cf. points 39-41)

3. L'article 43 CE, lu en combinaison avec l'article 48 CE, doit être interprété en ce sens qu'une réglementation de droit interne, qui prévoit des distances minimales obligatoires entre les installations routières de distribution de carburants, ne s'appliquant que dans le cas de la réalisation de nouvelles installations, constitue une restriction à la liberté d'établissement consacrée par le traité CE. Cette restriction ne paraît pas de nature à être justifiée par les objectifs de sécurité routière, de protection de la santé et de l'environnement ainsi que de rationalisation du service rendu aux usagers, ce qu'il appartient à la juridiction nationale de vérifier.

routière, de protection de la santé et de l'environnement, dès lors qu'elle ne semble pas répondre véritablement au souci d'atteindre ces objectifs de manière cohérente et systématique et, partant, ne semble pas propre à garantir la réalisation de ces objectifs invoqués sans aller au-delà de ce qui est nécessaire pour les atteindre, sous réserve des vérifications à effectuer par la juridiction nationale.

En effet, une telle réglementation, qui ne s'applique qu'à de nouvelles installations et non à des installations existant avant l'entrée en vigueur de celle-ci, soumet à des conditions l'accès à l'activité de distribution de carburants. En favorisant ainsi les opérateurs déjà présents sur le territoire national, cette réglementation est de nature à décourager, voire à empêcher, l'accès au marché national des opérateurs provenant d'autres États membres et constitue une restriction à la liberté d'établissement au sens de l'article 43 CE.

S'agissant de la rationalisation du service rendu aux passagers, des motifs de nature purement économique ne peuvent constituer des raisons impérieuses d'intérêt général de nature à justifier une restriction à une liberté fondamentale garantie par le traité. Par ailleurs, même à supposer que cet objectif puisse être considéré, en tant qu'il relèverait de la protection des consommateurs, comme constituant une raison impérieuse d'intérêt général et non un motif de nature purement économique, il est difficile de discerner la manière dont cette réglementation peut être propre à protéger les consommateurs ou à leur procurer des bénéfices. Au contraire, en entravant l'accès de nouveaux opérateurs sur le marché, une telle réglementation

Cette restriction n'apparaît pas pouvoir être justifiée par des objectifs de sécurité

semble plutôt favoriser la position des opérateurs déjà présents sur le territoire national, sans que les consommateurs en tirent de véritables avantages. En tout état de cause, il apparaît que ladite réglementation va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre un éventuel objectif de protection des consommateurs, ce qu'il

appartient à la juridiction nationale de vérifier.

(cf. points 45, 51, 52, 55-57 et disp.)