

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

4 giugno 2009 *

Nel procedimento C-142/05,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Luleå tingsrätt (Svezia), con decisione 22 febbraio 2005, pervenuta in cancelleria il 24 marzo 2005, nel procedimento

Åklagaren

contro

Percy Mickelsson,

Joakim Roos,

* Lingua processuale: lo svedese.

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C.W.A. Timmermans, presidente di sezione, dai sigg. J. Makarczyk, P. Kúris, G. Arestis (relatore) e J. Klučka, giudici,

avvocato generale: sig.ra J. Kokott
cancelliere: sig. J. Swedenborg, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 13 luglio 2006,

considerate le osservazioni presentate:

- per i sigg. Mickelsson e Roos, dagli avv.ti P. Olofsson, e H. Tiberg, advokater,
- per il governo svedese, dal sig. A. Kruse, in qualità di agente,
- per il governo tedesco, dai sigg. M. Lumma e U. Forsthoff, in qualità di agenti,
- per il governo austriaco, dai sigg. E. Riedl e G. Eberhard, in qualità di agenti,

- per il governo norvegese, dal sig. A. Eide, dalla sig.ra F. Platou Amble e dal sig. G. Hanssen, in qualità di agenti,

- per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra L. Ström van Lier e dal sig. M van Beek, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 14 dicembre 2006,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

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

- ² Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un procedimento penale avviato dall'Åklagaren (pubblico ministero) a carico dei sigg. Mickelsson e Roos, in quanto questi ultimi non hanno rispettato un divieto di utilizzare moto d'acqua, come previsto dal regolamento 1993:1053 sull'uso delle moto d'acqua [förrordning (1993:1053) om användning av vattenskoter], nella versione risultante dal regolamento 2004:607 [förrordning (2004:607), in prosieguo: il «regolamento nazionale»].

Contesto normativo

La normativa comunitaria

3 Ai sensi del secondo ‘considerando’ della direttiva 94/25:

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

4 Il terzo ‘considerando’ della direttiva 94/25 prevede:

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

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

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

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

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

7 L'art. 4, n. 1, della direttiva 94/25, come modificato dalla direttiva 2003/44, dispone:

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

8 L'art. 3, n. 1, della direttiva 2003/44 dispone:

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

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

La normativa nazionale

9 Il regolamento nazionale è entrato in vigore il 15 luglio 2004.

10 L'art. 1 di tale regolamento stipula:

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

11 L'art. 2 di detto regolamento prevede:

«Le moto d'acqua possono essere utilizzate esclusivamente in corridoi pubblici di navigazione e nelle zone indicate all'art. 3, n. 1».

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

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

1. acque in cui l'influenza delle attività umane è talmente forte che le emissioni sonore e le altre molestie derivanti dall'uso delle moto d'acqua non potrebbero essere considerate come un disturbo significativo per la collettività o l'ambiente,
2. acque non situate nelle vicinanze di zone abitate o zone residenziali per le vacanze e che hanno uno scarso valore sotto l'aspetto della tutela dei beni ambientali o culturali, della biodiversità, della vita all'aria aperta, della pesca sportiva o professionale, e
3. altre zone in cui l'utilizzo di moto d'acqua non arreca disturbo alla collettività mediante emissioni sonore o altre molestie e non comporta nemmeno rischi di

danni o di alterazioni significative della vita animale o vegetale o di favorire la trasmissione di malattie contagiose.

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

- ¹³ In conformità con l'art. 5 del regolamento nazionale, è condannato ad un'ammenda chi guida una moto d'acqua in violazione degli artt. 2 o 3ter di tale regolamento, oppure delle disposizioni adottate sulla base dell'art. 3.

Causa principale e questioni pregiudiziali

- ¹⁴ L'Åklagaren ha avviato dei procedimenti penali a carico dei sigg. Mickelsson e Roos dinanzi al Luleå tingsrätt (Tribunale di Luleå), per aver guidato moto d'acqua, l'8 agosto 2004, in violazione del regolamento nazionale, in acque al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione. Detti imputati non contestano i fatti, ma fanno valere che l'applicazione di detto regolamento è contraria all'art. 28 CE nonché alla direttiva 94/25.

15 Il Luleå tingsrätt ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le due questioni pregiudiziali seguenti:

- «1. a) Se gli artt. 28-30 CE ostino a disposizioni nazionali che vietano l'utilizzo di moto d'acqua in luoghi diversi dai corridoi pubblici di navigazione o dalle acque in cui tale utilizzo è stato autorizzato dalle autorità locali, come prevede il regolamento [nazionale].
- b) In caso contrario, se gli artt. 28-30 CE ostino a che uno Stato membro applichi disposizioni di questo tipo in modo tale che l'uso delle moto d'acqua sia vietato anche in acque che non sono ancora state oggetto di una decisione da parte delle autorità locali in merito all'opportunità o meno di autorizzare siffatto uso.
- 2. Se la direttiva [94/25] osti a disposizioni nazionali, come quelle summenzionate, che vietano l'uso di moto d'acqua».

Sulle questioni pregiudiziali

16 Con tali questioni, che vanno esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 94/25 o, eventualmente, gli artt. 28 CE e 30 CE, debbano essere interpretati nel senso che ostino ad una normativa nazionale, come quella oggetto della controversia principale, che vieta l'uso delle moto d'acqua fuori dai corridoi identificati.

Sull'interpretazione della direttiva 94/25

- ¹⁷ Nel modificare l'art. 1 della direttiva 94/25, nella sua versione iniziale, la direttiva 2003/44 ne ha ampliato l'ambito d'applicazione, al fine di includervi segnatamente le moto d'acqua.
- ¹⁸ Conformemente all'art. 3, n. 1, della direttiva 2003/44, gli Stati membri dovevano adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi a tale direttiva entro il 30 giugno 2004. Gli Stati membri dovevano applicare tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2005.
- ¹⁹ Ne consegue che la direttiva 2003/44 non era applicabile all'epoca in cui si sono verificati i fatti oggetto della causa principale riguardanti le moto d'acqua.
- ²⁰ Peraltro, l'art. 2, n. 2, della direttiva 94/25, precisa che le sue prescrizioni non impediscono agli Stati membri di adottare, nel pieno rispetto del Trattato, disposizioni sulla navigazione in determinate acque per proteggere l'ambiente e la configurazione delle vie navigabili, e per garantire la sicurezza su queste ultime, purché ciò non comporti l'obbligo di modificare le imbarcazioni che sono conformi alla detta direttiva.
- ²¹ Così, conformemente al suo art. 2, n. 2, tale direttiva non osta a disposizioni nazionali che, per motivi di tutela dell'ambiente, vietano l'uso delle moto d'acqua in determinate acque, purché tali disposizioni non violino le norme del Trattato.
- ²² Il regolamento nazionale controverso nella causa principale rientra nella categoria delle misure nazionali di cui trattasi in quest'ultima disposizione della direttiva 94/25. Infatti,

tale regolamento prevede un divieto generale dell'uso delle moto d'acqua fuori dai corridoi pubblici di navigazione. Ai sensi dell'art. 3, primo comma, di tale regolamento, il länsstyrelsen identifica le acque provinciali al di fuori dei corridoi pubblici di navigazione in cui possono essere utilizzate le moto d'acqua. Tuttavia, al länsstyrelsen incombe l'obbligo di adottare disposizioni per l'uso di tali natanti nelle acque di cui ai nn. 1-3 dell'art. 3 di detto regolamento.

- 23 Si deve esaminare, di conseguenza, se gli artt. 28 CE e 30 CE ostino a norme nazionali come quelle oggetto della controversia principale.

Sull'interpretazione degli artt. 28 CE e 30 CE

- 24 Occorre rammentare che devono essere considerate «misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione» ai sensi dell'art. 28 CE le misure adottate da uno Stato membro che abbiano per oggetto o per effetto di penalizzare i prodotti provenienti da altri Stati membri nonché gli ostacoli alla libera circolazione delle merci derivanti, in mancanza di armonizzazione delle legislazioni nazionali, dall'assoggettamento di merci provenienti da altri Stati membri, in cui siano legalmente fabbricate e messe in commercio, a norme che dettino requisiti ai quali le merci stesse devono rispondere, anche qualora tali norme siano indistintamente applicabili a tutti i prodotti (v., in tal senso, sentenze 20 febbraio 1979, causa 120/78, Rewe-Zentral, detta «Cassis de Dijon», Racc. pag. 649, punti 6, 14 e 15; 26 giugno 1997, causa C-368/95, Familiapress, Racc. pag. I-3689, punto 8, nonché 11 dicembre 2003, causa C-322/01, Deutscher Apothekerverband, Racc. pag. I-14887, punto 67). Nella medesima nozione rientra ogni altra misura che ostacoli l'accesso al mercato di uno Stato membro di prodotti originari di altri Stati membri (v. sentenza 10 febbraio 2009, causa C-110/05, Commissione/Italia, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 37).

- 25 Emerge dal fascicolo trasmesso alla Corte che, all'epoca dei fatti della causa principale, non erano state identificate acque aperte alla navigazione per le moto d'acqua, di modo

che l'uso di tali natanti era autorizzato unicamente nei corridoi pubblici di navigazione. Tuttavia, gli imputati nella causa principale e la Commissione sostengono che tali corridoi sono destinati al traffico pesante a carattere commerciale, che rende pericoloso l'uso delle moto d'acqua e che, in ogni caso, la maggior parte delle acque svedesi navigabili si trova al di fuori dei detti corridoi. Le concrete possibilità d'utilizzo delle moto d'acqua in Svezia sarebbero, di conseguenza, meramente marginali.

²⁶ Anche se la normativa nazionale di cui trattasi non ha né ad oggetto né per effetto di trattare in modo meno favorevole prodotti provenienti da altri Stati membri, circostanza che dev'essere verificata dal giudice del rinvio, una limitazione dell'uso di un prodotto che essa impone nel territorio di uno Stato membro può, a seconda della sua portata, avere un'influenza notevole sul comportamento dei consumatori e, per questa via, sull'accesso di tale prodotto al mercato di tale Stato membro (v., in tal senso, sentenza Commissione/Italia, cit., punto 56).

²⁷ Infatti, sapendo che l'uso di un prodotto autorizzato da siffatta normativa è molto limitato, i consumatori non hanno praticamente nessun interesse ad acquistarlo (v., in tal senso, sentenza Commissione/Italia, cit., punto 57).

²⁸ A tale proposito, qualora le norme nazionali per identificare le acque e i corridoi navigabili producessero l'effetto di impedire agli utilizzatori di moto d'acqua di farne un uso appropriato e conforme a tali prodotti o di limitarne fortemente l'uso — circostanze che devono essere verificate dal giudice del rinvio — siffatte norme avrebbero l'effetto di ostacolare l'accesso di tali prodotti al mercato nazionale di cui trattasi e costituirebbero, pertanto, salvo che non siano giustificate in forza dell'art. 30 CE o da esigenze imperative di interesse generale, una misura di effetto equivalente alle restrizioni quantitative all'importazione vietata dall'art. 28 CE.

- 29 Inoltre, in entrambi i casi, la misura nazionale deve essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non eccedere quanto necessario per il suo raggiungimento (v. sentenza Commissione/Italia, cit., punto 59 e giurisprudenza ivi citata).
- 30 Il governo svedese sostiene che il regolamento nazionale è giustificato dall'obiettivo della tutela dell'ambiente nonché da quelli previsti dall'art. 30 CE. La limitazione dell'uso delle moto d'acqua a zone determinate consentirebbe, in particolare, di evitare alterazioni inaccettabili dell'ambiente. Infatti, l'uso delle moto d'acqua avrebbe conseguenze negative per la fauna, in particolare qualora un tale natante sia usato per un periodo prolungato in uno spazio limitato o sia guidato ad alta velocità. Le emissioni sonore nel loro insieme molesterebbero persone e animali, e segnatamente talune specie di uccelli protette. Inoltre, il facile trasporto delle moto d'acqua contribuirebbe alla diffusione di malattie degli animali.
- 31 Si deve indicare, a tale proposito, che, ai sensi dell'art. 30 CE, l'art. 28 CE non osta ai divieti o alle restrizioni all'importazione giustificati, segnatamente, da motivi di tutela della salute e della vita delle persone e degli animali o di preservazione dei vegetali.
- 32 Inoltre, secondo una giurisprudenza costante, determinate misure nazionali atte ad ostacolare gli scambi intracomunitari possono essere giustificate dall'obiettivo della tutela ambientale purché siano proporzionate all'obiettivo perseguito (v. sentenza 11 dicembre 2008, causa C-524/07, Commissione/Austria, punto 57 e giurisprudenza ivi citata).
- 33 Poiché nel caso di specie la tutela dell'ambiente, da un lato, e la tutela della salute e della vita delle persone e degli animali, nonché la preservazione dei vegetali, dall'altro, sono obiettivi strettamente connessi, si deve procedere al loro esame congiunto, al fine di valutare se una normativa come quella di cui trattasi nella controversia principale sia giustificata.

- ³⁴ È pacifico che la limitazione o il divieto di uso delle moto d'acqua costituirebbero misure atte a garantire la tutela dell'ambiente. Tuttavia, perché la normativa nazionale possa essere considerata giustificata, le autorità nazionali sono tenute a dimostrare che i suoi effetti restrittivi sulla libera circolazione delle merci non eccedano quanto è necessario per raggiungere detto scopo.
- ³⁵ Il governo svedese sostiene che, nonostante il divieto di uso delle moto d'acqua, restano disponibili ai loro utilizzatori almeno 300 corridoi pubblici di navigazione lungo la costa svedese e nei grandi laghi interni, il che costituisce una zona molto estesa. Inoltre, la situazione geografica di tali zone idriche in Svezia escluderebbe misure che abbiano una portata diversa da quella delle disposizioni contenute nel regolamento nazionale controverso nella causa principale.
- ³⁶ A tale proposito, sebbene nella fattispecie non sia escluso che misure diverse dal divieto enunciato all'art. 2 del regolamento nazionale possano assicurare un certo livello di tutela dell'ambiente, non si può comunque negare agli Stati membri la possibilità di realizzare un obiettivo come la tutela dell'ambiente mediante l'introduzione di regole generali che siano, da un lato, necessarie a causa delle particolarità geografiche dello Stato membro interessato e, dall'altro, facilmente gestite e controllate dalle autorità nazionali (v., per analogia, sentenza Commissione/Italia, cit., punto 67).
- ³⁷ Il regolamento nazionale prevede un divieto generale dell'uso delle moto d'acqua fuori dai corridoi pubblici di navigazione, fatta salva l'individuazione da parte del länsstyrelsen di zone situate al di fuori di tali corridoi in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate. A tale proposito il länsstyrelsen, secondo la lettera stessa dell'art. 3 del regolamento nazionale, deve emanare disposizioni per l'uso di tali natanti alle condizioni definite da detto articolo.

38 Relativamente al carattere asseritamente necessario della misura in esame, occorre pertanto constatare che la formulazione del regolamento nazionale stesso lascia presumere che, nelle acque da individuare mediante misure attuative, le moto d'acqua possono essere usate senza comportare rischi o molestie considerati inaccettabili per l'ambiente. Ne consegue che un divieto generale di utilizzare prodotti di tal genere fuori dai corridoi pubblici di navigazione costituirebbe una misura che eccede quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di tutelare l'ambiente.

39 Una normativa come quella oggetto della causa principale può, in linea di principio, essere considerata proporzionata a condizione che, anzitutto, le autorità nazionali competenti siano obbligate ad adottare misure attuative di tal genere, abbiano poi effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dal regolamento nazionale e, infine, che siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale regolamento.

40 Ne consegue che una normativa nazionale come quella controversa nella causa principale può essere giustificata in considerazione dell'obiettivo di tutelare l'ambiente purché siano rispettate le condizioni summenzionate. Spetta al giudice del rinvio verificare se, nella causa principale, tali condizioni siano soddisfatte.

41 A tale riguardo si deve ricordare che, nell'ambito di un procedimento in forza dell'art. 234 CE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni valutazione dei fatti di causa rientra nella competenza del giudice nazionale (sentenza 14 febbraio 2008, causa C-450/06, Varec, Racc. pag. I-581, punto 23). Tuttavia, al fine di dare a quest'ultimo una soluzione utile, la Corte può, in uno spirito di cooperazione con i giudici nazionali, fornirgli tutte le indicazioni che reputa necessarie (v., in particolare, sentenza 1° luglio 2008, causa C-49/07, MOTOE, Racc. pag. I-4863, punto 30).

42 Nella causa principale, all'epoca dei fatti, la normativa nazionale era entrata in vigore solo da circa tre settimane. Orbene, la mancata adozione delle citate misure attuative di tale normativa in un momento in cui quest'ultima era appena entrata in vigore non dovrebbe necessariamente incidere sulla proporzionalità della stessa, poiché l'autorità competente non ha potuto disporre del tempo necessario alla predisposizione delle misure di cui trattasi, circostanza che dev'essere verificata dal giudice nazionale.

43 Peraltro, qualora il giudice del rinvio dovesse constatare che le misure attuative sono state adottate entro un termine ragionevole, ma successivamente al verificarsi dei fatti oggetto della causa principale, e che esse identificano come zone navigabili le acque in cui gli imputati nella controversia principale hanno guidato moto d'acqua — e pertanto sono stati perseguiti — affinché la misura nazionale possa conservare la propria proporzionalità e quindi essere giustificata in considerazione dell'obiettivo di tutelare l'ambiente, si deve consentire a detti imputati di far valere tale identificazione, come anche imposto dal principio generale di diritto comunitario dell'applicazione retroattiva, secondo il caso, della legge penale più favorevole e della pena più mite (v., in tal senso, sentenza 3 maggio 2005, cause riunite C-387/02, C-391/02 e C-403/02, Berlusconi e a., Racc. pag. I-3565, punto 68).

44 Alla luce delle considerazioni suesposte, si devono risolvere le questioni sottoposte dichiarando che la direttiva 94/25, come modificata dalla direttiva 2003/44, non osta ad una normativa nazionale che, per motivi di tutela dell'ambiente, vieta l'utilizzo di moto d'acqua fuori dai corridoi identificati. Gli artt. 28 CE e 30 CE non ostano a siffatta normativa nazionale purché:

- le autorità nazionali competenti siano obbligate ad adottare le misure attuative previste al fine di identificare le zone fuori dai corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate,

- tali autorità abbiano effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dalla normativa nazionale, e
- siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale normativa.

Spetta al giudice del rinvio verificare se, nella causa principale, tali condizioni siano soddisfatte.

Sulle spese

⁴⁵ Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 1994, 94/25/CE, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto, come modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 giugno 2003, 2003/44/CE,

non osta ad una normativa nazionale che, per motivi di tutela dell'ambiente, vieta l'utilizzo di moto d'acqua fuori dai corridoi identificati.

Gli artt. 28 CE e 30 CE non ostano a siffatta normativa nazionale purché:

- le autorità nazionali competenti siano obbligate ad adottare le misure attuative previste al fine di identificare le zone fuori dai corridoi pubblici di navigazione in cui le moto d'acqua possono essere utilizzate,**
- tali autorità abbiano effettivamente esercitato la competenza conferita loro a tale proposito e abbiano identificato le zone che soddisfano le condizioni previste dalla normativa nazionale e**
- siffatte misure siano state adottate entro un termine ragionevole a decorrere dall'entrata in vigore di tale normativa.**

Spetta al giudice del rinvio verificare se, nella causa principale, tali condizioni siano soddisfatte.

Firme