

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL

PHILIPPE LÉGER

prezentate la 5 octombrie 2006¹

1. Prin prezenta acțiune, Comisia Comunităților Europene solicită Curții să constate că, prin menținerea în vigoare a unei reglementări care prevede interdicția pentru motorete de a tracta o remorcă, Republica Italiană nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE.

„Între statele membre sunt interzise restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent.”

I — Cadrul juridic

3. Potrivit articolului 30 CE, interdicțiile sau restricțiile la import între statele membre care sunt justificate, în special, pe motive de siguranță publică și de protecție a sănătății și a vieții persoanelor sunt autorizate cu condiția să nu constituie un mijloc de discriminare arbitrară și nici o restricție disimulată în comerțul intracomunitar.

A — Dreptul comunitar

1. Tratatul de instituire a Comunității Europene

2. Reglementarea privind procedurile de omologare a autovehiculelor cu două sau trei roți

2. Articolul 28 CE prevede că:

4. Directiva 92/61/CEE a Consiliului² a fost adoptată pentru a stabili o procedură de

1 — Limba originală: franceza.

2 — Directiva din 30 iunie 1992 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți (JO L 225, p. 72).

omologare comunitară³ a autovehiculelor cu două sau trei roți.

5. Astfel cum rezultă în mod clar din expunerea de motive a acestei directive, această procedură are ca scop garantarea funcționării pieței interne eliminând obstacolele tehnice în calea schimburilor în sectorul autovehiculelor⁴. De asemenea, ea urmărește să contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, cât și la protecția mediului și a consumatorilor⁵.

6. Pentru a permite punerea în aplicare a acestei proceduri de omologare comunitară, directiva menționată prevede o armonizare totală a cerințelor tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule⁶. De asemenea, ea prevede că dispozițiile tehnice aplicabile diferitelor elemente și caracteristici ale respectivelor vehicule sunt armonizate în cadrul directivelor specifice⁷.

7. Potrivit articolului 1 alineatul (1) primul paragraf, Directiva 92/61 se aplică „tuturor autovehiculelor cu două sau trei roți, indife-

rent dacă au roți jumelate sau nu, destinate transportului rutier, și componentelor sau unităților tehnice separate ale acestor vehicule”.

8. Conform articolului 1 alineatele (2) și (3) din aceeași directivă, vehiculele vizate sunt motoretele⁸, motocicletele, triciclurile cât și cvadriciclurile.

9. Dispozițiile privind masa și dimensiunile autovehiculelor cu două sau trei roți au fost armonizate în cadrul Directivei 93/93/CEE a Consiliului⁹.

10. Alte cerințe tehnice referitoare la, în special, dispozitivele de cuplare și de fixare ale vehiculelor menționate au făcut obiectul unei armonizări în cadrul Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰.

3 — Potrivit articolului 2 punctul 6 din Directiva 92/61, prin „omologare” se înțelege actul prin care un stat membru constată că un tip de vehicul este conform atât dispozițiilor tehnice stabilite prin directive specifice, cât și verificărilor exactitudinii datelor constructorului, enumerate la anexa I din respectiva directivă.

4 — A se vedea primul-al treilea, al doisprezecelea și ultimul considerent.

5 — A se vedea ultimul considerent.

6 — *Idem*.

7 — A se vedea al optulea considerent.

8 — Conform articolului 1 alineatul (2) prima liniuță din Directiva 92/61, prin „motorete” trebuie să se înțeleagă „vehicule[le] cu două roți sau vehicule[le] cu trei roți, echipate cu un motor a cărui cilindree nu depășește 50 de centimetri cubi în cazul unui motor cu ardere internă și având o viteză maximă constructivă de până la 45 km/h”.

9 — Directiva din 29 octombrie 1993 privind masa și dimensiunile autovehiculelor cu două sau trei roți (JO L 311, p. 76, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 105).

10 — Directiva din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți (JO L 226, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 5, p. 3).

11. Directivele 93/93 și 97/24 prevăd fiecare, în cadrul preambulului, că dispozițiile pe care le stabilesc nu pot avea ca obiectiv sau ca efect obligarea statelor membre, care nu acceptă, pe teritoriul lor, ca autovehiculele cu două roți să tracteze o remorcă, să își modifice normele¹¹.

tractoarele automobile sunt autorizate să tracteze o remorcă.

B — Dreptul național

12. Articolul 53 din Decretul legislativ nr. 285 (decreto legislativo n. 285) din 30 aprilie 1992¹² definește motoretele ca fiind „orice autovehicul cu două, cu trei sau cu patru roți”, ultimele reprezentând categoria „cvadriciclorilor cu motor”.

13. Potrivit articolului 54 din Codul rutier, automobilele sunt autovehiculele având cel puțin patru roți, cu excepția motoretelor.

14. Conform articolului 56 din respectivul cod, numai automobilele, troleibuzele¹³ și

II — Procedura precontencioasă

15. Ca urmare a unui schimb de corespondență între Republica Italiană și Comisie, aceasta din urmă, considerând că acest stat membru nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE prin menținerea reglementării în discuție, a solicitat acestuia, prin scrisoarea de punere în întârziere din 3 aprilie 2003, să își prezinte observațiile.

16. Prin scrisoarea de răspuns din 13 iunie 2003, Republica Italiană se angaja să efectueze modificările necesare la reglementarea națională pentru a elimina restricția în calea importurilor semnalată de Comisie. În plus, acest stat membru preciza că aceste modificări privesc nu doar omologarea vehiculelor, ci și înmatricularea, circulația și controalele rutiere ale remorcilor (revizii).

11 — A se vedea ultimele considerente ale directivelor menționate.

12 — GURI nr. 114 din 18 mai 1992, denumit în continuare „Codul rutier”.

13 — Troleibuzele sunt autovehicule electrice, care nu circulă pe șine, conectate la o linie aeriană de contact pentru alimentare.

17. Cu toate acestea, Comisia nu a primit încă altă comunicare cu privire la adoptarea modificărilor menționate și, prin urmare, la 19 decembrie 2003, a adresat un aviz motivat Republicii Italiene prin care invita acest stat membru să ia măsurile necesare pentru a se conforma obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 28 CE în termen de două luni de la notificarea acestui aviz. Întrucât nu s-a răspuns la acest aviz, Comisia a introdus prezenta acțiune în temeiul articolului 226 CE, prin cererea depusă la grefa Curții la 4 martie 2005.

III — Acțiunea

18. Comisia solicită Curții:

— să constate că, interzicând ca motoretele să tracteze o remorcă, Republica Italiană nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE;

— să oblige Republica Italiană la plata cheltuielilor de judecată.

19. Republica Italiană solicită Curții respingerea acțiunii.

IV — Cu privire la neîndeplinirea obligațiilor

A — *Principalele argumente ale părților*

20. Comisia impută Republicii Italiene nerespectarea principiului liberei circulații a mărfurilor prevăzut la articolul 28 CE prin interdicția ca motoretele să tracteze o remorcă.

21. În susținerea acestui motiv, Comisia reamintește mai întâi că, în lipsa unei legislații comunitare armonizate cu privire la omologarea, înmatricularea și circulația remorcilor pentru motorete, articolele 28 CE și 30 CE se aplică.

22. În continuare, Comisia subliniază că măsura în cauză are ca efect împiedicarea utilizării remorcilor produse și comercializate în mod legal în alte state membre, fapt ce ar împiedica importul și vânzarea lor în Italia. Potrivit Comisiei, o astfel de măsură, care constituie un obstacol în calea importurilor

potrivit articolului 28 CE, nu ar putea fi considerată compatibilă cu tratatul decât dacă ar fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 30 CE sau de una dintre cerințele imperative consacrate de jurisprudența Curții.

23. În această privință, Comisia arată că faptul că Republica Italiană autorizează motoarele înmatriculate în alte state membre și care tractează remorci să circule pe teritoriul său dovedește că interdicția de remorcare în discuție nu răspunde niciunei cerințe în materie de siguranță rutieră.

24. În sfârșit, Comisia observă că considerentele directivelor 93/93 și 97/24, invocate de Republica Italiană pentru a susține reglementarea în cauză, nu au niciun caracter obligatoriu și nu au nici ca scop, nici ca efect declararea compatibilității cu dreptul comunitar a unor reglementări naționale cum sunt cele în discuție în cauza de față. În această privință, Comisia amintește jurisprudența constantă a Curții privind supremația dreptului primar față de dreptul derivat.

25. Ca răspuns la aceste argumente, Republica Italiană răspunde că încălcarea ce îi este reproșată privește interdicția ca motoarele

înmatriculate în Italia să tracteze o remorcă, iar nu refuzul de înmatriculare a unei motorete sau a unei remorci fabricate într-un alt stat membru și destinate comercializării pe teritoriul italian.

26. În plus, Republica Italiană susține că rezerva prevăzută la ultimele considerente din Directivele 93/93 și 97/24 autorizează măsura în discuție. Potrivit acestui stat membru, o astfel de rezervă se explică datorită reliefului diferit al teritoriilor naționale. O astfel de rezervă nu ar putea fi ridicată decât dacă normele tehnice privind omologarea, înmatricularea și circulația rutieră a remorcilor tractate de autovehicule cu două sau trei roți ar fi armonizate¹⁴. Or, Republica Italiană arată că dreptul comunitar aplicabil nu prevede o astfel de armonizare. Prin urmare, recunoașterea reciprocă a acestor remorci ar rămâne o competență discreționară a statelor membre.

27. În sfârșit, Republica Italiană subliniază că caracteristicile tehnice ale vehiculelor sunt importante din punctul de vedere al siguranței rutiere. În această privință, autoritățile italiene consideră că, în lipsa normelor de omologare referitoare la vehiculele care tractează o remorcă, condițiile necesare de siguranță nu sunt îndeplinite.

14 — În această privință, Republica Italiană observă că o astfel de reglementare există deja pentru remorcile tractate de alte tipuri de vehicule.

B — *Aprecieri*

28. Acțiunea Comisiei urmărește constatarea de către Curte a faptului că, prin interdicția pentru motoretele de a tracta o remorcă, reglementarea italiană introduce un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor contrar tratatului.

29. În prealabil, trebuie amintit că dispozițiile de drept derivat care au fost invocate nu reglementează caracteristicile tehnice care trebuie îndeplinite de motoretele care tractează o remorcă. Așadar, măsurile naționale care se referă la acest aspect nu fac obiectul unei armonizări la nivel comunitar.

30. Cu toate acestea, în lipsa unor norme comune sau armonizate, statele membre sunt obligate să respecte libertățile fundamentale consacrate de tratat, printre care se numără libera circulație a mărfurilor¹⁵.

15 — Trebuie amintit faptul că, potrivit articolului 3 alineatul (1) litera (c) CE, acțiunea Comunității Europene presupune o piață internă caracterizată prin eliminarea, între statele membre, în special a obstacolelor care stau în calea liberei circulații a mărfurilor. În plus, articolul 14 alineatul (2) CE prevede că „[p]iața internă cuprinde un spațiu fără frontiere interne, în care libera circulație a mărfurilor [...] este asigurată în conformitate cu dispozițiile prezentului tratat”, acestea fiind prevăzute, în special, la articolele 28 CE și următoarele. A se vedea în acest sens Hotărârea din 9 decembrie 1997, Comisia/Franța (C-265/95, Rec., p. I-6959, punctele 24 și următoarele).

31. Această libertate garantează în special, potrivit articolului 28 CE, interdicția între statele membre a restricțiilor cantitative la import, precum și a oricăror măsuri cu efect echivalent.

32. Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că orice măsură națională de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar reprezintă o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative interzisă de articolul 28 CE¹⁶. Astfel, cu toate că măsura nu are ca scop reglementarea schimburilor de mărfuri între statele membre, ceea ce este hotărâtor este efectul asupra comerțului intracomunitar, fie el efectiv sau potențial.

33. În plus, reiese din jurisprudența Curții că, în lipsa armonizării legislative, măsurile aplicabile fără deosebire produselor naționale și produselor importate din alte state membre pot constitui restricții în calea liberei circulații a mărfurilor¹⁷.

16 — A se vedea în special Hotărârea din 24 noiembrie 1993, Keck și Mithouard (C-267/91 și C-268/91, Rec., p. I-6097, punctul 11), precum și Hotărârea din 14 septembrie 2006, Alfa Vita Vassilopoulos și Carrefour Marinopoulos (C-158/04 și C-159/04, Rec., p. I-8135, punctul 15 și jurisprudența citată).

17 — A se vedea în special Hotărârea din 20 februarie 1979, Rewe-Zentral, cunoscută sub numele „Cassis de Dijon” (120/78, Rec., p. 649, punctele 6, 14 și 15).

34. Cu toate acestea, aceste măsuri pot fi justificate dacă urmăresc obiective legitime. Într-adevăr, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că o reglementare națională care împiedică libera circulație a mărfurilor nu este în mod necesar contrară dreptului comunitar dacă poate fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 30 CE sau de una dintre cerințele imperative consacrate de jurisprudența Curții în cazul în care reglementarea națională este aplicabilă fără deosebire¹⁸.

35. Cu toate acestea, astfel cum subliniază Curtea, orice derogare de la principiul fundamental al liberei circulații a mărfurilor trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte¹⁹. Prin urmare, fiecare dintre justificările menționate la articolul 30 CE trebuie interpretată în mod restrictiv, iar acest articol nu poate fi extins la alte ipoteze decât cele limitativ enumerate. În aceste condiții, autoritățile naționale sunt cele cărora le revine obligația de a demonstra, pe de o parte, că reglementarea este necesară pentru a realiza obiectivul vizat și, pe de altă parte, că reglementarea respectivă este proporțională față de acesta²⁰.

18 — A se vedea în acest sens Hotărârea Alfa Vita Vassilopoulos și Carrefour Marinopoulos, citată anterior (punctul 20 și jurisprudența citată). Trebuie amintit că o justificare întemeiată pe articolul 30 CE sau pe una dintre cerințele fundamentale recunoscute de dreptul comunitar este exclusă atunci când directive comunitare prevăd armonizarea măsurilor necesare realizării unui obiectiv specific urmărit. Astfel, în acest caz, trebuie luate măsuri de protecție în cadrul definit de directiva comunitară (a se vedea în special Hotărârea din 23 mai 1996, Hedley Lomas (C-5/94, Rec., p. I-2553, punctul 18).

19 — A se vedea în special Hotărârea din 19 martie 1991, Comisia/Grecia (C-205/89, Rec., p. I-1361, punctul 9).

20 — A se vedea, cu titlu de exemplu, Hotărârea din 5 februarie 2004, Comisia/Italia (C-270/02, Rec., p. I-1559, punctul 22).

36. În lumina principiilor amintite, trebuie examinat dacă reglementarea națională în cauză constituie un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor interzis de articolul 28 CE și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă acesta poate fi justificat.

1. Cu privire la existența unui obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor

37. Considerăm că reglementarea națională în discuție în cauza de față constituie o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative interzisă de articolul 28 CE.

38. Pe de o parte, reiese din dosarul cauzei că interdicția în discuție prezintă caracterul unei măsuri aplicabile fără deosebire produselor naționale și produselor importate din alte state membre. Astfel, în memoriul în duplică, Republica Italiană subliniază că măsura de interdicție privește orice fel de remorci, independent de locul de producție²¹.

21 — Punctul 2.

39. Pe de altă parte, nu se poate contesta că, interzicând pe întreg teritoriul italian, de manieră generală și absolută, ca motoarele să tracteze o remorcă, reglementarea națională în cauză împiedică libera circulație a mărfurilor și, în special, aceea a remorcilor.

40. Într-adevăr, cu toate că această interdicție nu se referă decât la motoare, credem că cuplarea unei remorci la acest tip de vehicul constituie, în special în mediul rural, un mod de transport normal și frecvent. Or, în pofida faptului că nu interzice importul și introducerea pe piața din Italia a remorcilor, această reglementare are ca efect limitarea utilizării lor pe întreg teritoriul italian. Așadar, suntem de părere că o astfel de interdicție poate să limiteze posibilitățile de schimb între Republica Italiană și alte state membre și să împiedice importul și comercializarea în Italia a remorcilor provenind din statele menționate, în timp ce ele sunt fabricate și comercializate în mod legal.

41. În aceste condiții, considerăm că reglementarea națională în cauză constituie o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative interzisă, în principiu, de articolul 28 CE.

42. Cu toate acestea, trebuie să examinăm dacă această reglementare, în pofida efectelor restrictive asupra comerțului intracomunitar, poate fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 30 CE sau de una dintre cerințele imperative consacrate de jurisprudența Curții și, în funcție de situație, dacă o astfel de restricție este aptă să atingă obiectivul vizat și este proporțională față de acesta.

2. Cu privire la justificarea eventuală a obstacolului

43. În cauza de față, Republica Italiană susține că interdicția în cauză a fost prevăzută în scopul de a garanta siguranța conducătorilor. Acest motiv nu este menționat expres la articolul 30 CE, iar această dispoziție, astfel cum am indicat, este de strictă interpretare.

44. Cu toate acestea, considerăm că protecția siguranței rutiere constituie un motiv legitim care poate justifica, în anumite circumstanțe, un obstacol în calea schimburilor de mărfuri în cadrul Comunității.

45. Astfel, nu se poate contesta că siguranța rutieră constituie un obiectiv recunoscut și urmărit de dreptul comunitar²².

46. În plus, trebuie observat că, printre motivele de justificare menționate la articolul 30 CE figurează atât siguranța publică, cât și protecția sănătății și a vieții persoanelor. Credem că fiecare dintre aceste motive trebuie interpretat ca incluzând, în mod firesc, prevenirea accidentelor de circulație.

47. În sfârșit, Curtea a admis deja, prin Hotărârea din 11 iunie 1987, Gofette et Gilliard²³, privind o măsură de control impusă ca o condiție prealabilă înmatriculării unui vehicul importat dintr-un alt stat membru, că un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor poate fi justificat în temeiul articolului 30 CE atunci când această

măsură se dovedește a fi necesară pentru a garanta siguranța rutieră²⁴.

48. În aceste condiții, considerăm că reglementarea națională în cauză ar putea fi justificată în temeiul articolului 30 CE în măsura în care aceasta ar fi, pe de o parte, de natură să garanteze siguranța conducătorilor și, pe de altă parte, proporțională cu privire la acest obiectiv.

49. În primul rând, în ceea ce privește aptitudinea măsurii în cauză de a atinge obiectivul vizat, credem că o reglementare națională care interzice motoretele de a tracta o remorcă este de natură, în anumite cazuri, să răspundă preocupărilor de siguranță rutieră.

50. Astfel, considerăm că tractarea unei remorci de o motoretă poate, în anumite circumstanțe, să constituie un pericol pentru

22 — A se vedea în special Recomandarea Comisiei din 6 aprilie 2004 privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere (JO L 111, p. 75), Comunicarea Comisiei din 2 iunie 2003 intitulată „Program de acțiune european destinat siguranței rutiere – Reducerea la jumătate a numărului de victime rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună” [COM(2003) 311 final] și Rezoluția Consiliului din 26 iunie 2000 privind creșterea nivelului de siguranță rutieră (JO C 218, p. 1).

23 — 406/85, Rec., p. 2525 (punctul 7).

24 — De asemenea, trebuie semnalată Hotărârea din 5 octombrie 1994, Van Schaik (C-55/93, Rec., p. I-4837), în care Curtea, sesizată cu o întrebare preliminară privind în special interpretarea articolului 49 CE (libera prestare a serviciilor), a considerat că cerințele de siguranță rutieră constituie motive imperative de interes general de natură să justifice o reglementare a unui stat membru care exclude eliberarea certificatelor de control pentru autovehiculele înmatriculate în acest stat de către atelierile auto stabilite într-un alt stat membru (punctul 19).

circulație în măsura în care acest vehicul este lent și îngreunează în mod important circulația rutieră. Prin urmare, putem concepe faptul ca circulația acestui tip de vehicul să fie restricționată pentru anumite drumuri, cum ar fi autostrăzile sau traseele deosebit de periculoase.

51. În aceste condiții, în opinia noastră, nu se poate exclude faptul că această măsură poate să contribuie la siguranța rutieră.

52. În al doilea rând, în ceea ce privește proporționalitatea măsurii menționate, trebuie să amintim că, chiar dacă este de competența statelor membre, în lipsa unor norme armonizate privind circulația motoretelor care tractează o remorcă, să decidă cu privire la nivelul la care doresc să asigure siguranța conducătorilor și la modul în care acest nivel trebuie atins, cu toate acestea ele nu pot să facă acest lucru decât în limitele stabilite de tratat și, în special, cu respectarea principiului proporționalității.

53. Pentru ca o reglementare națională să fie conformă acestui principiu, este important să se verifice dacă mijloacele pe care le pune în aplicare nu depășesc ceea ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor avute în vedere.

54. Mai întâi, trebuie să constatăm că o măsură națională, cum este cea în discuție în cauza de față este o restricție importantă adusă libertății schimburilor între statele membre.

55. Astfel, reiese din elementele indicate în dosar că măsura în discuție conține o interdicție generală și absolută. Această măsură nu se limitează să interzică circulația motoretelor care tractează o remorcă în anumite localități sau pe anumite trasee, ci se aplică pe întreg teritoriul italian, indiferent de infrastructurile rutiere sau de condițiile de circulație.

56. În continuare, trebuie arătat că autoritățile italiene nu fac dovada niciunui element precis de natură să demonstreze că cerințele impuse sunt proporționale scopurilor protecției efective a securității conducătorilor.

57. Pe de o parte, Republica Italiană se limitează să constate că, în general, „relieful diferitelor teritorii naționale nu este uniform” și „caracteristicile tehnice ale vehiculelor sunt importante din punctul de vedere al siguranței persoanelor și a circulației”.

58. Pe de altă parte, Republica Italiană nu contestă faptul că interdicția în cauză nu privește decât motorele înmatriculate în Italia²⁵. Prin urmare, vehiculele înmatriculate în alte state membre sunt autorizate să circule cu o remorcă pe drumurile italiene.

59. În sfârșit, considerăm că siguranța conducătorilor vizată de reglementarea în cauză poate fi garantată prin măsuri care restrâng mai puțin comerțul intracomunitar. De exemplu, considerăm că o interdicție sectorială, aplicabilă pentru trasee considerate periculoase cum ar fi trecerile alpine sau drumurile publice des circulate, participă la urmărirea acestui obiectiv. În această privință, intenția exprimată de Republica Italiană de a-și modifica reglementarea conform dreptului comunitar sprijină, în opinia noastră, această analiză.

60. În orice caz, considerăm că revine autorităților italiene sarcina de a verifica cu atenție, înainte de adoptarea unei măsuri atât de radicale cum este o interdicție generală și absolută, posibilitatea de a recurge la măsuri mai puțin restrictive pentru libertatea de circulație și să nu le înlăture decât dacă caracterul lor inadecvat față de obiectivul urmărit a fost clar stabilit.

61. Având în vedere cele de mai sus, considerăm că o interdicție generală și absolută, cum este cea în discuție în cauza de față, nu constituie o măsură proporțională față de obiectivul vizat de către autoritățile naționale.

62. În consecință, credem că reglementarea națională în cauză, nerespectând principiul proporționalității, nu poate fi justificată în mod valabil prin motive privind siguranța rutieră. Prin urmare, în opinia noastră, această reglementare trebuie declarată incompatibilă cu articolul 28 CE.

63. Această analiză nu ni se pare că poate fi contrazisă în mod serios de argumentul dezvoltat de Republica Italiană potrivit căruia ultimele considerente ale Directivelor 93/93 și 97/24 ar autoriza statele membre să mențină o astfel de reglementare.

64. Astfel, reiese dintr-o jurisprudență constantă că „preambulul unui act comunitar nu are forță juridică obligatorie și nu poate fi invocat nici pentru a deroga de la dispozițiile actului respectiv, nici pentru a interpreta

25 — Punctul 2 din memoriul în apărare.

aceste dispoziții într-un sens vădit contrar redactării lor”²⁶.

65. În cauza de față, niciunul dintre considerentele vizate de Republica Italiană nu este reluat în partea dispozitivă a directivelor. Or, astfel cum am subliniat deja la punctul 70 din Concluziile noastre prezentate în cauza *Meta Fackler*²⁷, dacă preambulul unei directive permite, în principiu, să ofere Curții indicații privind intenția legiuitorului sau sensul pe care să îl dea dispozițiilor acesteia, nu este mai puțin adevărat că, atunci când o noțiune care figurează într-un considerent nu se regăsește în partea dispozitivă a directivei, trebuie să prevaleze conținutul acesteia.

66. În orice caz, Curtea s-a pronunțat în repetate rânduri în sensul că o dispoziție de drept derivat, în speță o directivă, „nu poate fi interpretat[ă] ca autorizând statele membre să impună condiții care să fie contrare normelor tratatului privind circulația mărfurilor”²⁸.

26 — A se vedea în special Hotărârea din 24 noiembrie 2005, *Deutsches Milch-Kontor* (C-136/04, Rec., p. I-10095, punctul 32 și jurisprudența citată).

27 — Hotărârea din 12 mai 2005 (C-444/03, Rec., p. I-3913).

28 — Hotărârea din 9 iunie 1992, *Delhaize și Le Lion* (C-47/90, Rec., p. I-3669, punctul 26). A se vedea de asemenea Hotărârea din 2 februarie 1994, *Verband Sozialer Wettbewerbs, cunoscută sub numele „Clinique”* (C-315/92, Rec., p. I-317, punctul 12), în care Curtea s-a pronunțat în sensul că o „directivă [...], ca orice reglementare de drept derivat, trebuie interpretată în lumina normelor tratatului privind libera circulație a mărfurilor”.

67. În aceste condiții, credem că Republica Italiană nu poate în mod valabil să se întemeieze pe considerentele Directivelor 93/93 și 97/24 pentru a justifica interdicția prevăzută de reglementarea în cauză.

68. Având în vedere cele de mai sus, credem că, adoptând și menținând în vigoare o reglementare care interzice ca motorele înmatriculate în Italia să tracteze o remorcă, Republica Italiană nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE.

V — Cu privire la cheltuielile de judecată

69. Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Republicii Italiene la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta a căzut în pretenții cu privire la partea esențială a motivelor sale, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

VI — Concluzie

70. Având în vedere totalitatea acestor considerații, propunem Curții:

- să constate că, adoptând și menținând în vigoare o reglementare care interzice ca motoretele înmatriculate în Italia să tracteze o remorcă, Republica Italiană nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE;

- să oblige Republica Italiană la plata cheltuielilor de judecată.