



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

15 octombrie 2015 *

„Trimitere preliminară — Articolele 49 TFUE și 51 TFUE — Libertatea de stabilire — Directiva 2006/123/CE — Domeniu de aplicare — Servicii în cadrul pieței interne — Directiva 2009/40/CE — Accesul la activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor — Exercițiere de către un organism privat — Activități asociate exercitării autorității publice — Regim de autorizare prealabilă — Motive imperative de interes general — Siguranță rutieră — Împărțire teritorială — Distanța minimă dintre stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor — Cotă maximă de piață — Justificare — Aptitudinea de a atinge scopul urmărit — Coerență — Proportionalitate”

În cauza C-168/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania), prin decizia din 20 martie 2014, primită de Curte la 7 aprilie 2014, în procedura

Grupo Itevelesa SL,

Applus Iteuve Technology,

Certio ITV SL,

Asistencia Técnica Industrial SAE

împotriva

OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,

Generalidad de Cataluña,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta, președintele Camerei întâi, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a doua, și domnii J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (raportor), C. Lycourgos și J.-C. Bonichot, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: doamna L. Carrasco Marco, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 19 martie 2015,

* Limba de procedură: spaniola.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Grupo Itevelesa SL, de J. Lavilla Rubira, de M. Alvarez-Tólcheff, de T. Puente Méndez, de M. Barrantes Diaz și de S. Rodiño Sorli, abogados;
- pentru Applus Iteuve Technology, de A. Vázquez Guillén, procurador, și de J. Folguera Crespo, de L. Moscoso del Prado González și de A. Guerra Fernández, abogados;
- pentru Certio ITV SL, de R. Sorribes Calle, procuradora, și de J. Just Sarobé și de R. Miró Miró, abogados;
- pentru Asistencia Técnica Industrial SAE, de M. Marsal i Ferret, de M. Ortíz-Cañavate Levenfeld și de I. Galobardes Mendonza, abogados;
- pentru OCA Inspección Técnica de Vehículos SA, de J. Macias Castaño, de A. Raventós Soler și de M. Velasco Muñoz Cuellar, abogados;
- pentru Generalidad de Cataluña, de N. París Domenech, abogada;
- pentru guvernul spaniol, de M. Sampol Pucurull, în calitate de agent;
- pentru Irlanda, de S. Kingston, de L. Williams și de A. Joyce, în calitate de agenți;
- pentru guvernul suedez, de N. Otte Widgren, de A. Falk, de C. Meyer-Seitz, de U. Persson, de K. Sparrman, de L. Swedenborg, de F. Sjövall și de E. Karlsson, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de H. Tserepa-Lacombe și de J. Rius, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 3 iunie 2015,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește, în esență, interpretarea articolelor 49 TFUE și 51 TFUE, a articolului 2 alineatul (2) literele (d) și (i) și a articolelor 3, 9, 10 și 14 din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (JO L 376, p. 36, Ediție specială, 13/vol. 58, p. 50, denumită în continuare „Directiva privind serviciile”), precum și a articolului 2 din Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehiculele și remorcile acestora (JO L 141, p. 12).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Grupo Itevelesa SL (denumită în continuare „Itevelesa”), Applus Iteuve Technology (denumită în continuare „Applus”), Certio ITV SL (denumită în continuare „Certio”) și Asistencia Técnica Industrial SAE (denumită în continuare „ATI”), pe de o parte, și OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (denumită în continuare „OCA”), pe de altă parte, în legătură cu legalitatea unor dispoziții naționale referitoare la inspecția tehnică a vehiculelor.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva privind serviciile

- 3 Potrivit considerentului (21) al Directivei privind serviciile, „[s]erviciile de transport, inclusiv transportul urban, taxiurile și ambulanțele, precum și serviciile portuare ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive”.
- 4 În considerentul (33) al acestei directive se arată în special că serviciile de certificare și de testare intră în sfera de aplicare a directivei menționate.
- 5 Conform articolului 1 alineatul (1) din Directiva privind serviciile, aceasta stabilește dispozițiile generale pentru facilitarea exercitării libertății de stabilire pentru prestatorii de servicii și a liberei circulații a serviciilor, menținând totodată un nivel ridicat al calității serviciilor.
- 6 Conform articolului 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată, aceasta nu se aplică în ceea ce privește „serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare, care intră în domeniul de aplicare al titlului [VI] din Tratatul [FUE]”.
- 7 Potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (i) din respectiva directivă, aceasta nu se aplică „activități[lor] care sunt asociate exercitării autorității publice astfel cum se stabilește la articolul [51 TFUE]”.
- 8 Articolul 3 din aceeași directivă precizează:

„În cazul în care dispozițiile prezentei directive sunt în conflict cu o dispoziție a unui alt act comunitar care reglementează aspecte specifice ale accesului la o activitate de servicii sau la exercitarea acesteia în sectoare specifice sau pentru profesii specifice, dispoziția celui alt act comunitar prevalează și se aplică acestor sectoare sau profesii specifice. [...]”
- 9 Articolul 9 din Directiva privind serviciile, intitulat „Regimuri de autorizare”, prevede:

„(1) Statele membre nu impun ca accesul la o activitate de servicii sau exercitarea acesteia să se supună unui regim de autorizare decât în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

 - (a) regimul de autorizare nu este discriminatoriu în ceea ce îl privește pe prestatorul în cauză;
 - (b) nevoia de un regim de autorizare se justifică printr-un motiv imperativ de interes general;
 - (c) obiectivul urmărit nu poate fi atins printr-o măsură mai puțin restrictivă, în special din cauză că un control *a posteriori* ar avea loc prea târziu pentru a fi în mod real eficient.

[...]

(3) Prezenta secțiune nu se aplică aspectelor regimurilor de autorizare care sunt reglementate direct sau indirect prin alte instrumente comunitare.”
- 10 Articolul 10 din această directivă, intitulat „Condiții de acordare a autorizației”, impune ca regimurile de autorizare să aibă la bază criteriile care îngrădesc exercitarea competenței de apreciere a autorităților competente, pentru ca aceasta să nu fie utilizată într-o manieră arbitrară, și stabilește lista acestor criterii.

11 Articolul 14 din directiva menționată, intitulat „Cerințe interzise”, are următorul cuprins:

„Statele membre nu condiționează accesul la o activitate de servicii sau exercitarea acesteia pe teritoriul lor de oricare din următoarele cerințe:

[...]

(5) aplicarea de la caz la caz a unui test economic care constă în supunerea acordării autorizației dovezii existenței unei nevoi economice sau a unei cereri a pieței, unei evaluări a efectelor economice potențiale sau curente a activității sau unei evaluări a adecvării activității în raport cu obiectivele planificării economice stabilite de autoritățile competente; această interdicție nu se referă la cerințele de planificare care nu vizează obiective economice, ci țin de motive imperative de interes general;

[...]”

Directiva 2009/40

12 Considerentul (2) al Directivei 2009/40 are următorul cuprins:

„În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între transportatorii din statele membre.”

13 Potrivit considerentului (5) al acestei directive:

„Standardele și metodele comunitare minime care urmează a fi utilizate pentru verificarea elementelor enumerate în prezenta directivă ar trebui, prin urmare, să fie definite în cadrul unor directive speciale.”

14 Considerentul (26) al directivei menționate precizează că obiectivele urmărite de aceasta constau în „armonizarea reglementărilor privind inspecția tehnică auto, [în] împiedicarea denaturării concurenței între operatorii de transport rutier de marfă și [în] garantarea verificării și întreținerii corecte a vehiculelor [...]”.

15 Potrivit articolului 1 alineatul (2) din aceeași directivă, „[c]ategoriile de vehicule care urmează a fi supuse inspecției tehnice auto, frecvența de efectuare a inspecției tehnice auto și elementele care trebuie controlate sunt enumerate în anexele I și II”.

16 Articolul 2 din Directiva 2009/40 prevede:

„Inspecțiile tehnice auto prevăzute de prezenta directivă se efectuează de către statul membru sau de către un organism public abilitat de stat în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supravegheate direct de către stat, inclusiv organisme private autorizate corespunzător. În mod special, atunci când instituțiile însărcinate cu inspecția tehnică auto realizează, în același timp, și activitatea de reparare a autovehiculelor, statele membre depun toate eforturile pentru a asigura obiectivitatea și nivelul înalt de calitate ale inspecției.”

Directiva 2014/45/UE

- 17 Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, p. 51) arată în considerentul (3) al acesteia următoarele:

„Inspecția tehnică face parte dintr-un sistem mai amplu destinat să garanteze că vehiculele sunt menținute în condiții acceptabile din punctul de vedere al siguranței și al protecției mediului pe durata utilizării lor. [...]”

- 18 Potrivit considerentului (43) al Directivei 2014/45:

„Respectarea cerințelor are un impact direct asupra siguranței rutiere și, în consecință, ar trebui să fie verificată periodic. [...]”

- 19 Articolul 4 alineatul (2) din aceeași directivă are următorul cuprins:

„Inspecțiile tehnice se efectuează de către statul membru în care este înmatriculat vehiculul, de către un organism public abilitat de acel stat membru în acest sens sau de către organisme sau instituții desemnate și supravegheate de către statul membru respectiv, inclusiv organisme private autorizate.”

Dreptul spaniol

- 20 Articolele 35-37 din Legea 12/2008 privind securitatea industrială (Ley 12/2008 de seguridad industrial), adoptată la 31 iulie 2008 de Parlamentul din Catalonia (BOE nr. 204 din 23 august 2008, p. 14194, denumită în continuare „Legea 12/2008”), precizează:

„Articolul 35. Funcțiile operatorilor stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor

Operatorii stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor au următoarele funcții:

- a) executarea efectivă a inspecției tehnice a vehiculelor, a componentelor și a accesoriilor vehiculelor;
- b) ca măsură de conservare, împiedicarea utilizării vehiculelor care, în urma inspecției, prezintă deficiențe de siguranță care implică un pericol iminent.

[...]

Articolul 36. Condiții impuse operatorilor stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor

1. Pentru a-și putea desfășura activitatea pe teritoriul Cataloniei, operatorii stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) respectarea planului teritorial al stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, care poate fi stabilit de guvern, în conformitate cu articolul 37 alineatul 2;
- b) respectarea de către fiecare întreprindere sau grup de întreprinderi a cotei maxime de piață stabilite prin regulament. Cota maximă respectivă are rolul de a garanta faptul că niciun operator nu prestează acest serviciu într-un număr de stații de inspecție tehnică a vehiculelor mai mare decât jumătate din totalul liniilor de inspecție din Catalonia. [...]

- c) respectarea distanțelor minime de compatibilitate dintre stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor ale aceleiași întreprinderi sau ale aceluiași grup de întreprinderi, care trebuie să fie stabilite de guvern, în conformitate cu articolul 37 alineatul 3;

[...]

Articolul 37. Autorizarea operatorilor stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor

1. Agenția Catalană pentru Securitate Industrială [Agencia Catalana de Seguridad Industrial] are sarcina de a autoriza operatorii stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor. Autorizația trebuie emisă pentru fiecare stație în parte în conformitate cu procedura stabilită prin regulament.

2. Pentru a asigura o bună prestare a serviciului în raport cu parcul auto existent și pentru a garanta obiectivitatea și calitatea inspecției, guvernul poate stabili, prin decret, numărul necesar de stații de inspecție tehnică a vehiculelor și de linii de inspecție pentru fiecare stație, acest număr fiind determinat în raport cu parcul auto existent, și poate decide amplasarea acestora pe baza unui plan teritorial. [...]

3. Pentru a asigura o concurență efectivă între operatori, guvernul trebuie să stabilească, prin decret, distanțe minime de compatibilitate între stațiile aceleiași întreprinderi sau ale aceluiași grup de întreprinderi. Prin stabilirea distanțelor respective se împiedică producerea unei situații de dominare teritorială de către un singur operator, avându-se în vedere caracteristicile diferitor locații ale stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor.

[...]”

- 21 Decretul 30/2010 privind aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Legii 12/2008 din 31 iulie 2008 privind securitatea industrială (decreto 30/2010, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial), adoptat la 2 martie 2010 de guvernul Generalidad de Cataluña (Generalidad din Catalonia) (denumit în continuare „Decretul 30/2010) și Decretul 45/2010 privind aprobarea planului teritorial al noilor stații de inspecție tehnică a vehiculelor din Catalonia pentru perioada 2010-2014 (decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010-2014), adoptat de același guvern la 30 martie 2010 (denumit în continuare „Decretul 45/2010”), pun în aplicare dispozițiile Legii 12/2008 în ceea ce privește stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor.
- 22 Articolele 73-75 din Decretul 30/2010 au următorul cuprins:

„Articolul 73

Respectarea planului teritorial și asigurarea continuității

1. Pentru a garanta publicului un serviciu adecvat și un serviciu de inspecție în conformitate cu cererea existentă și cu prevederile articolului 36 alineatul 1 litera a) din Legea [12/2008], operatorii stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor trebuie să respecte prevederile planului teritorial în vigoare privind stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor.

[...]

Articolul 74

Cota maximă de piață

1. În conformitate cu dispozițiile articolului 36 alineatul 1 litera b) din Legea [12/2008], cota de piață a fiecărei întreprinderi sau a fiecărui grup de întreprinderi autorizate să furnizeze serviciul de inspecție tehnică a vehiculelor în Catalonia nu poate depăși jumătate din total. [...]
2. Cota de piață se determină în funcție de numărul de linii de inspecție autorizate pentru fiecare stație fixă de care dispune fiecare operator, în raport cu totalul liniilor existente în Catalonia.

Articolul 75

Distanțe minime de compatibilitate

1. Pentru a asigura o concurență efectivă între operatori, în conformitate cu alineatul 3 al articolului 37 din prezentul decret și cu articolul 36 alineatul 1 litera c) din Legea [12/2008], distanțele reale dintre stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor autorizate ale aceleiași întreprinderi sau ale aceluiași grup de întreprinderi nu pot fi mai mici de:
 - a) 4 km între stațiile amplasate în localități cu peste 30 000 de locuitori la data autorizării de către Agenția Catalană pentru Securitate Industrială;
 - b) 20 km între stațiile situate pe restul teritoriului Cataloniei;
 - c) 10 km între stațiile situate una într-o localitate cu peste 30 000 de locuitori, la data autorizării, iar alta pe restul teritoriului Cataloniei.
 2. În sensul prezentului regulament, prin distanța reală se înțelege distanța minimă care trebuie parcursă utilizând drumurile publice existente pentru deplasarea de la o stație la alta, la data autorizării acestora de către Agenția Catalană pentru Securitate Industrială.
 3. În cazul rețelei de stații existente la data intrării în vigoare a prezentului decret, distanțele prevăzute la alineatul 1 litera a) pot fi reduse cu până la maximum 20 %.”
- 23 Articolul 79 alineatul 1 litera c) din Decretul 30/2010 precizează că operatorii stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor pot imobiliza vehiculele în cazurile prevăzute de legislația aplicabilă și în conformitate cu instrucțiunile și cu protocoalele adoptate de Agenția Catalană pentru Securitate Industrială.

- 24 În preambulul Decretului 45/2010 se arată următoarele:

„[...] Este necesară adaptarea ofertei privind serviciul de inspecție tehnică a vehiculelor la nevoile existente, atât în ceea ce privește deservirea zonelor teritoriale deficitare în prezent, pentru a obține o apropiere a serviciului de utilizatori, cât și pentru a reduce deficitul serviciului existent în zonele deservite de stații de inspecție tehnică auto foarte aglomerate și cu timpi de așteptare mai mari.

În ceea ce privește serviciul de inspecție tehnică a vehiculelor, având în vedere caracteristicile sale teritoriale, este necesar să se evite ca, din motive exclusive de eficiență economică a serviciului, oferta să se concentreze în mod excesiv într-o anumită zonă, în detrimentul altor zone ale teritoriului, care, din cauză că dețin un parc auto mai mic, rămân nedeservite, afectând, în consecință, utilizatorii. Pe de altă parte, în zonele în care cererea este mai mare ca urmare a densității vehiculelor, o concentrare ridicată de stații ar putea avea drept rezultat tendința operatorilor de a concura prin reducerea nivelului de rigurozitate și, în consecință, de a reduce calitatea serviciului.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 25 La 5 mai 2010, OCA, unul dintre operatorii spanioli care asigură inspecția tehnică a vehiculelor, a introdus la Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Curtea Superioară de Justiție din Catalonia) o acțiune administrativă având ca obiect anularea în parte a Decretului 30/2010 și anularea în tot a Decretului 45/2010, pentru motivul că legislația referitoare la operatorii de servicii de inspecție tehnică în materie de securitate industrială, potrivit căreia aceștia sunt supuși unui regim de autorizare administrativă, precum și stabilirea condițiilor și a obligațiilor aferente acestui regim de autorizare contravin Directivei privind serviciile.
- 26 Alți patru operatori de servicii de inspecție tehnică a vehiculelor, Itevelesa, Applus, Certio și ATI, precum și Generalidad din Catalonia au prezentat observații în susținerea validității decretelor în discuție în litigiul principal.
- 27 Prin hotărârea din 25 aprilie 2010, Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Curtea Superioară de Justiție din Catalonia) a admis respectiva acțiune și a anulat, pe de o parte, dispozițiile Decretului 30/2010, care reglementează regimul autorizării operatorilor stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor (denumiți în continuare „operatorii”), și, pe de altă parte, Decretul 45/2010 în întregime, pentru motivul că acest regim contravenea Legii 17/2009 privind accesul liber la activitățile de servicii și exercitarea lor (Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio) din 23 noiembrie 2009, care transpune în dreptul spaniol Directiva privind serviciile.
- 28 Itevelesa, Applus, Certio și ATI au declarat recurs la Tribunal Supremo (Curtea Supremă) împotriva acestei decizii. Instanța menționată a admis cererea depusă de Generalidad din Catalonia pentru a fi considerată parte interesată în procedură în calitate de pârâtă.
- 29 În cadrul acestor recursuri, instanța de trimitere are îndoieli în ceea ce privește aplicabilitatea Directivei privind serviciile activităților de inspecție tehnică a vehiculelor, articolul 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată putând, din punctul său de vedere, să facă obiectul a două interpretări diferite. Potrivit unei prime interpretări, stațiile de inspecție tehnică ar fi legate de siguranța rutieră și ar ține, pentru acest motiv, de politica comună în domeniul transporturilor. Potrivit unei a doua interpretări, serviciile de inspecție tehnică a vehiculelor, care sunt furnizate de societăți comerciale în schimbul unei remunerații plătite de utilizator, s-ar asemana cu serviciile de certificare sau de testare și de verificare, care, conform considerentului (33) al directivei menționate, intră în domeniul de aplicare al acesteia.
- 30 Pe de altă parte, instanța de trimitere se întreabă dacă puterea conservatorie de imobilizare a vehiculelor de care dispun operatorii constituie „activități care sunt asociate exercitării autorității publice”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (i) din Directiva privind serviciile.
- 31 Această instanță ridică de asemenea problema interacțiunii dintre această directivă și Directiva 2009/40 în scopul de a stabili dacă accesul la activitățile de inspecție tehnică poate fi supus unui regim de autorizare. În această privință, instanța face referire la Hotărârea Comisia/Portugalia (C-438/08, EU:C:2009:651), în care Curtea a decis că Directiva 2009/40 nu conținea nicio dispoziție referitoare la accesul la activitățile de inspecție a vehiculelor.
- 32 În sfârșit, îndoielile instanței de trimitere privesc obligația operatorilor, în cadrul regimului de autorizare instituit de reglementarea națională, de a se conforma planului teritorial care limitează, din motive legate de necesitatea de a garanta o acoperire teritorială adecvată, de calitatea serviciului și de concurența dintre operatori, numărul de stații de inspecție tehnică a vehiculelor pe baza a două criterii, care țin, primul, de cerința unei distanțe minime între stațiile aceleiași întreprinderi sau ale aceluiași grup de întreprinderi, iar al doilea, de interdicția de a deține o cotă de piață de peste 50 %. În

această privință, autoritatea catalană în materie de concurență ar fi considerat că respectivele criterii nu erau justificate de motive imperative de interes general și că acest plan teritorial limita în mod nejustificat concurența prin restrângerea accesului pe piață al noilor operatori.

33 În aceste condiții, Tribunal Supremo (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile exclude din domeniul de aplicare al respectivei directive activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor atunci când acestea sunt efectuate, în conformitate cu normele naționale, de entități comerciale private sub supravegherea administrației dintr-un stat membru?
- 2) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea anterioară (și anume dacă activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor intră, în principiu, în domeniul de aplicare al Directivei privind serviciile), s-ar putea aplica motivul de excludere prevăzut la articolul 2 alineatul (2) litera (i) din directiva respectivă ca urmare a faptului că entitățile private care prestează serviciul au competența de a imobiliza, cu titlu de măsură conservatorie, vehiculele care prezintă deficiențe de siguranță în asemenea măsură încât circulația acestora ar presupune un pericol iminent?
- 3) Dacă Directiva privind serviciile ar fi aplicabilă activităților de inspecție tehnică periodică, interpretarea acesteia coroborată cu cea a articolului 2 din Directiva 2009/40 permite în orice situație supunerea acestor activități autorizării administrative prealabile? Răspunsul este influențat de constatările cuprinse la punctul 26 din Hotărârea Comisia/Portugalia (C-438/08, EU:C:2009:651)?
- 4) Este compatibilă cu articolele 10 și 14 din Directiva privind serviciile și, dacă este cazul, în măsura în care nu s-ar aplica directiva respectivă, cu articolul 49 TFUE o legislație națională care supune numărul de autorizații în vederea stabilirii unor stații de inspecție tehnică a vehiculelor unui plan teritorial care prevede drept motive pentru justificarea restricției cantitative garantarea acoperirii teritoriale adecvate, asigurarea calității serviciilor și promovarea concurenței între operatori, incluzând în acest sens elemente de programare economică?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la competența Curții

34 Applus și ATI contestă admisibilitatea cererii de decizie preliminară pentru motivul că litigiul principal nu conține elemente transfrontaliere și se raportează la o situație pur internă.

35 În această privință, trebuie amintit că o reglementare națională precum cea în discuție în litigiul principal – care este, potrivit modului său de redactare, aplicabilă fără deosebire resortisanților spanioli și resortisanților altor state membre – nu poate intra, în general, sub incidența dispozițiilor referitoare la libertățile fundamentale garantate de Tratatul FUE decât în măsura în care aceasta se aplică unor situații care au legătură cu schimburile comerciale dintre statele membre (a se vedea în acest sens Hotărârea Sokoll-Seebacher, C-367/12, EU:C:2014:68, punctul 10 și jurisprudența citată).

36 Cu toate acestea, nu poate fi nicidecum exclus ca, în speță, întreprinderi stabilite în alte state membre decât Regatul Spaniei să fi fost sau să fie interesate să ofere servicii de inspecție tehnică a vehiculelor în acest din urmă stat membru.

37 În aceste condiții, cererea de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la fond

Cu privire la prima întrebare

- 38 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle dacă Directiva privind serviciile este aplicabilă activităților de inspecție tehnică a vehiculelor.
- 39 Trebuie amintit de la bun început că, potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată, aceasta nu se aplică în ceea ce privește „serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare, care intră în domeniul de aplicare al titlului [VI] din [T]ratat[ul] [FUE]”.
- 40 Întrucât noțiunea „servicii în domeniul transportului” în sensul acestei dispoziții nu este definită în mod expres de Directiva privind serviciile, se impune, așadar, să se delimiteze sfera de aplicare a acesteia.
- 41 În primul rând, în ceea ce privește modul de redactare a articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile, trebuie subliniat că termenii utilizați de această dispoziție în toate versiunile sale lingvistice, cu excepția celei în limba germană, și anume „servicii în domeniul transportului”, prezintă o sferă de aplicare mai largă decât cea a expresiei „servicii de transport”, astfel cum este utilizată aceasta în considerentul (21) al directivei menționate pentru a desemna „transportul urban, taxiurile și ambulanțele, precum și serviciile portuare”.
- 42 În ceea ce privește această divergență lingvistică, se impune să se amintească faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante, formularea utilizată în una dintre versiunile lingvistice ale unei dispoziții din dreptul Uniunii nu poate să fie singurul temei pentru interpretarea acestei dispoziții sau să i se atribuie un caracter prioritar în raport cu celelalte versiuni lingvistice. Dispozițiile dreptului Uniunii trebuie astfel să fie interpretate și aplicate în mod uniform, în lumina versiunilor stabilite în toate limbile Uniunii. În caz de divergență între diferitele versiuni lingvistice ale unui text de drept al Uniunii, dispoziția în cauză trebuie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea Hotărârea Kurcums Metal, C-558/11, EU:C:2012:721, punctul 48 și jurisprudența citată).
- 43 Or, astfel cum s-a arătat la punctul 41 din prezenta hotărâre, trebuie să se constate că toate versiunile lingvistice ale articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile, cu excepția versiunii în limba germană, utilizează în mod expres termenii „servicii în domeniul transporturilor”, care au vocația să se aplice. Economia generală și finalitatea expresiei menționate confirmă această concluzie.
- 44 Astfel, din lucrările pregătitoare pentru adoptarea Directivei privind serviciile reiese că excluderea care vizează „serviciile în domeniul transportului” a fost redactată intenționat în termeni meniți să corespundă modului de redactare a articolului 51 CE, devenit articolul 58 TFUE, al cărui alineat (1) prevede că „libertatea de a furniza servicii în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile titlului referitor la transporturi”.
- 45 Utilizarea termenilor „servicii în domeniul transportului” demonstrează astfel intenția legiuitorului Uniunii Europene de a nu restrânge excluderea prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile numai la mijloacele de transport ca atare.
- 46 Această excludere trebuie interpretată, în consecință, ca aplicându-se, după cum a arătat avocatul general la punctul 28 din concluzii, nu numai oricărui act fizic de deplasare a unor persoane sau bunuri dintr-un loc în altul utilizând un vehicul, o aeronavă sau o navă, ci și oricărui serviciu care este legat intrinsec de un astfel de act.

- 47 Desigur, activitatea de inspecție tehnică a vehiculelor are un caracter accesoriu în raport cu serviciul de transport. Cu toate acestea, o astfel de inspecție intervine ca o condiție prealabilă și indispensabilă exercitării activității principale reprezentate de transport, astfel cum reiese din obiectivul siguranței rutiere care stă la baza activității de inspecție tehnică a vehiculelor.
- 48 În al doilea rând, trebuie să se arate că această interpretare este confirmată de finalitatea Directivei 2009/40, referitoare la activitatea de inspecție tehnică a vehiculelor, care, deși nu conține, astfel cum a statuat Curtea în Hotărârea Comisia/Portugalia (C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 26), nicio dispoziție privind normele de acces la activitățile de inspecție a vehiculelor, reglementează conținutul acestei activități și urmărește în mod expres, așa cum se arată în considerentul (2) al acesteia, să garanteze siguranța rutieră. O asemenea finalitate reiese în mod explicit și din considerentele (3) și (43) ale Directivei 2014/45, care a urmat Directivei 2009/40.
- 49 În această privință, trebuie să se constate că Directivele 2009/40 și 2014/45 au fost adoptate, prima, în temeiul articolului 71 CE, iar cea de a doua, în temeiul articolului 91 TFUE, atât una, cât și cealaltă dintre aceste dispoziții figurând în Tratatul CE și, respectiv, în Tratatul FUE, în titlul „Transporturile”, și constituind temeiul juridic ce permite în mod expres legiuitorului Uniunii să stabilească „măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor”. Or, din lucrările pregătitoare pentru adoptarea Directivei privind serviciile reiese că legiuitorul Uniunii a intenționat ca serviciile guvernate de dispozițiile adoptate în temeiul articolului 71 CE să fie excluse din domeniul de aplicare al acestei directive.
- 50 Prin urmare, activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor trebuie considerate „servicii în domeniul transportului” în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile.
- 51 În măsura în care instanța de trimitere arată că activitățile menționate se aseamănă cu activități de certificare sau de testare, trebuie să se constate că împrejurarea că acestea din urmă intră, potrivit considerentului (33) al Directivei privind serviciile, în sfera de aplicare a acestei directive nu are, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 32 din concluzii, nicio incidență asupra excluderii generale a serviciilor în domeniul transportului din sfera de aplicare a acestei directive.
- 52 În consecință, trebuie să se constate că Directiva privind serviciile nu este aplicabilă activității stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, care, în măsura în care constituie servicii în domeniul transportului, nu este supusă, conform articolului 58 alineatul (1) TFUE, nici dispozițiilor Tratatului FUE privind libera prestare a serviciilor.
- 53 În aceste condiții, reglementarea națională în discuție în litigiul principal va trebui apreciată conform dispozițiilor Tratatului FUE în materia libertății de stabilire, care se aplică direct transporturilor, iar nu prin intermediul titlului din tratat referitor la acestea din urmă (a se vedea în acest sens Hotărârea Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punctul 33).
- 54 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva privind serviciile trebuie interpretat în sensul că activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor sunt excluse din domeniul de aplicare al acestei directive.

Cu privire la a doua întrebare

- 55 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită Curții să se pronunțe cu privire la aspectul dacă articolul 51 primul paragraf TFUE trebuie interpretat în sensul că activitățile stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, cum sunt cele vizate de legislația aplicabilă în Catalonia, participă la exercitarea autorității publice în sensul acestei dispoziții, având în vedere puterea de imobilizare de care dispun operatorii acestor stații atunci când vehiculele prezintă, la momentul inspecției, deficiențe de siguranță care implică un pericol iminent.

- 56 Trebuie amintit de la bun început că, în ceea ce privește activitățile stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor exercitate de organisme private în Portugalia, Curtea a statuat deja că decizia de a certifica sau de a nu certifica inspecția tehnică era lipsită de autonomia decizională proprie exercitării prerogativelor de putere publică și era luată în cadrul unei supravegheri de către stat (a se vedea Hotărârea Comisia/Portugalia, C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 41). În plus, Curtea a arătat că aceste organisme nu dispun în cadrul activităților lor de o putere coercitivă, sancțiunile în materia nerespectării normelor privind inspecția vehiculelor fiind de competența autorităților de poliție și judiciare (a se vedea Hotărârea Comisia/Portugalia, C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 44).
- 57 În speță, trebuie să se arate, pe de o parte, că articolul 2 din Directiva 2009/40 prevede în mod expres că, atunci când statele membre aleg să încredințeze activitățile de inspecție tehnică unor organisme private, acestea din urmă trebuie să fie supravegheate direct de către stat.
- 58 Această supraveghere de către stat a fost instituită tocmai prin reglementarea națională în discuție, articolul 79 alineatul 1 litera c) din Decretul 30/2010 arătând că decizia de imobilizare poate fi adoptată numai „în cazurile prevăzute de legislația aplicabilă” și „în conformitate cu instrucțiunile și cu protocoalele adoptate de Agenția Catalană pentru Securitate Industrială”.
- 59 Pe de altă parte, trebuie să se constate, având în vedere elementele transmise de instanța de trimitere ca răspuns la o cerere de lămuriri adresată de Curte în temeiul articolului 101 din Regulamentul de procedură, că proprietarul unui vehicul imobilizat are posibilitatea de a depune o reclamație la un inspector tehnic, funcționar al administrației însărcinate cu supravegherea și cu controlul stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, și că acest inspector poate modifica decizia de imobilizare. În plus, în cazul unei opoziții a proprietarului vehiculului la imobilizarea acestuia din urmă, numai autoritățile guvernului Generalidad din Catalonia competente în materie de circulație și autoritățile de poliție sunt abilitate să adopte măsuri coercitive sau de constrângere fizică.
- 60 Posibilitatea unei imobilizări a vehiculului de care dispun operatorii stațiilor de inspecție tehnică atunci când detectează deficiențe care implică un pericol iminent este astfel supusă unei supravegheri de către autoritățile competente și nu este însoțită de nicio putere coercitivă sau de constrângere fizică. În consecință, nu se poate considera că participă, ca atare, în mod direct și specific la exercitarea autorității publice.
- 61 Din ansamblul considerațiilor de mai sus reiese că articolul 51 primul paragraf TFUE trebuie interpretat în sensul că activitățile stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, cum sunt cele vizate de legislația în discuție în litigiul principal, nu participă la exercitarea autorității publice în sensul acestei dispoziții, în pofida împrejurării că operatorii acestor stații dispun de o putere de imobilizare atunci când vehiculele prezintă, la momentul inspecției, deficiențe de siguranță care implică un pericol iminent.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 62 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere urmărește să afle dacă articolul 49 TFUE se opune unei reglementări naționale cum este cea în discuție în litigiul principal, care rezervă activitatea de inspecție tehnică a vehiculelor numai operatorilor care dețin o autorizație administrativă prealabilă, a cărei eliberare este condiționată de respectarea de către acești operatori a unui plan teritorial care cuprinde o cerință privind distanța minimă și o cerință privind cota maximă de piață.
- 63 În primul rând, în ceea ce privește obligația de a obține o autorizație administrativă prealabilă pentru exercitarea activității de inspecție tehnică a vehiculelor, Curtea a avut deja ocazia să indice că Directiva 2009/40 nu conține nicio dispoziție referitoare la condițiile de acces la această activitate (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Portugalia, C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 26).

- 64 Or, în lipsa unei armonizări în această privință, statele membre rămân competente să definească respectivele condiții, dar au obligația să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea libertăților fundamentale garantate de Tratatul FUE (a se vedea în acest sens Hotărârea Nasiopoulos, C-575/11, EU:C:2013:430, punctul 20 și jurisprudența citată).
- 65 În speță, trebuie să se constate că articolul 2 din Directiva 2009/40 confirmă în mod expres această competență a statelor membre, precizând că inspecția tehnică a vehiculelor poate fi efectuată de organisme sau de instituții private desemnate de stat, abilitate în acest sens și acționând sub supravegherea acestuia.
- 66 Prin urmare, deși dreptul Uniunii nu se opune ca un stat membru să supună activitatea de inspecție tehnică a vehiculelor eliberării unei autorizații prealabile, un astfel de regim de autorizare trebuie totuși să respecte, astfel cum s-a arătat la punctul 64 din prezenta hotărâre, dreptul Uniunii și în special articolul 49 TFUE.
- 67 Astfel, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, articolul 49 TFUE se opune restricțiilor privind libertatea de stabilire, cu alte cuvinte, oricărei măsuri naționale care este susceptibilă să îngreuneze sau să facă mai puțin atractivă exercitarea de către resortisanții Uniunii a libertății de stabilire garantate de Tratatul FUE. Noțiunea de restricție privește măsurile adoptate de un stat membru, care, chiar dacă sunt aplicabile fără distincție, afectează accesul pe piață al întreprinderilor din alte state membre și împiedică astfel comerțul în cadrul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea SOA Nazionale Costruttori, C-327/12, EU:C:2013:827, punctul 45 și jurisprudența citată).
- 68 În speță, reglementarea națională în discuție în litigiul principal condiționează eliberarea unei autorizații administrative prealabile de respectarea unor condiții potrivit cărora stațiile aceleiași întreprinderi sau ale aceluiași grup de întreprinderi trebuie să se conformeze anumitor distanțe minime și să nu dețină o cotă de piață de peste 50 %.
- 69 Prin urmare, trebuie să se constate că, în lumina jurisprudenței menționate la punctul 67 din prezenta hotărâre, astfel de norme sunt susceptibile să îngreuneze sau să facă mai puțin atractivă exercitarea de către operatorii din alte state membre a activităților lor pe teritoriul Cataloniei prin intermediul unui sediu comercial fix.
- 70 În consecință, reglementarea respectivă constituie o restricție privind libertatea de stabilire în sensul articolului 49 TFUE.
- 71 În aceste împrejurări, trebuie să se examineze, în al doilea rând, dacă dispozițiile în discuție în litigiul principal pot fi justificate în mod obiectiv.
- 72 Astfel, conform unei jurisprudențe constante a Curții, restricțiile privind libertatea de stabilire care sunt aplicabile fără discriminare pe motiv de cetățenie sau naționalitate pot fi justificate de motive imperative de interes general, cu condiția ca acestea să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea Ottica New Line di Accardi Vincenzo, C-539/11, EU:C:2013:591, punctul 33 și jurisprudența citată).
- 73 În cauza principală, trebuie să se constate, *primo*, că reglementarea națională în discuție se aplică fără distincție tuturor operatorilor.
- 74 În ceea ce privește, *secundo*, obiectivele urmărite de reglementarea menționată, Generalidad din Catalonia și guvernul spaniol arată că, prin faptul că permite o acoperire teritorială adecvată, prin garantarea calității serviciului și prin favorizarea concurenței, aceasta urmărește, așa cum reiese în mod explicit din preambulul Decretului 45/2010, protecția consumatorilor și totodată asigurarea

siguranței rutiere. Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, atât protecția consumatorilor (a se vedea în acest sens Hotărârea *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, punctul 50, precum și Hotărârea *Essent și alții*, C-105/12-C-107/12, EU:C:2013:677, punctul 58), cât și necesitatea de a asigura siguranța rutieră (Hotărârea *Comisia/Portugalia*, C-438/08, EU:C:2009:651, punctul 48 și jurisprudența citată) constituie motive imperative de interes general care pot justifica restricții privind libertatea de stabilire.

- 75 În consecință, trebuie să se verifice, *tertio*, dacă condițiile restrictive în discuție în litigiul principal, astfel cum sunt menționate la punctul 68 din prezenta hotărâre, sunt apte să garanteze realizarea obiectivelor urmărite și nu depășesc ceea ce este necesar pentru a atinge aceste obiective.
- 76 Trebuie să se garanteze în special că modul în care reglementarea națională în discuție în litigiul principal urmărește respectivele obiective nu prezintă incoerențe. Astfel, potrivit jurisprudenței Curții, legislația națională în ansamblul său, precum și diferitele norme pertinente nu sunt de natură să garanteze realizarea obiectivului urmărit decât în cazul în care răspund cu adevărat preocupării de a atinge obiectivul respectiv într-un mod coerent și sistematic (a se vedea în acest sens Hotărârea *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, punctul 47 și jurisprudența citată).
- 77 În această privință, revine în ultimă instanță instanței naționale, care este singura competentă să aprecieze situația de fapt din litigiul principal și să interpreteze legislația națională, sarcina de a stabili dacă și în ce măsură aceasta răspunde cerințelor menționate. Cu toate acestea, Curtea, investită cu atribuția de a furniza răspunsuri utile instanței de trimitere, este competentă să dea indicații întemeiate pe dosarul cauzei principale, precum și pe observațiile scrise și orale care i-au fost prezentate, de natură să permită instanței naționale să se pronunțe (Hotărârea *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, punctul 40 și jurisprudența citată).
- 78 În speță, prima condiție, care constă, după cum reiese din articolul 75 alineatul 1 din Decretul 30/2010, în a impune respectarea unor distanțe minime între stațiile de inspecție tehnică a vehiculelor, ar avea ca obiectiv, așa cum se arată în preambulul Decretului 45/2010, să îi stimuleze pe operatori să se instaleze în zonele izolate ale teritoriului. Cu toate acestea, prin impunerea respectării unor distanțe minime între stații care nu aparțin unor întreprinderi concurente, ci aceleiași întreprinderi sau aceluiasi grup de întreprinderi, din informațiile prezentate Curții, nu este nicidecum demonstrat că o asemenea condiție ar permite, în sine, îndeplinirea unui astfel de obiectiv, iar aceasta cu atât mai mult cu cât *Generalidad* din Catalonia nu a indicat în ședință că respectivii operatori ar avea obligația de a se instala în aceste zone izolate.
- 79 În ceea ce privește a doua condiție, prin care se interzice operatorilor să dețină o cotă de piață de peste 50 % pe piața prestațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, din reglementarea națională în discuție în litigiul principal reiese că această condiție este menită să garanteze calitatea prestațiilor de inspecție tehnică și, prin urmare, să asigure protecția consumatorilor.
- 80 Or, o astfel de condiție, în măsura în care poate avea o incidență asupra activității preexistente a stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor din Catalonia, precum și asupra structurii pieței, nu pare, așadar, de la bun început ca fiind de natură să contribuie la protecția consumatorilor.
- 81 În această privință, trebuie să se arate, în ceea ce privește obiectivul care ține de calitatea serviciului, că conținutul prestațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor face obiectul, așa cum a subliniat avocatul general la punctul 75 din concluzii, unei armonizări la nivelul Uniunii.
- 82 În acest sens, Directiva 2009/40 prevede, la articolul 1 alineatul (2) coroborat cu anexele I și II la aceasta, o încadrare precisă a vehiculelor care trebuie controlate, a frecvenței de efectuare a inspecției tehnice, a punctelor de inspecție tehnică auto și a elementelor care sunt obligatorii, astfel încât să se asigure, după cum se subliniază în esență în considerentul (26) al directivei menționate, un standard

de calitate al prestațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor în cadrul Uniunii. Această încadrare constituie, potrivit considerentului (5) al aceleiași directive, standarde și metode minime, de care trebuie să se țină seama în cadrul controlului de proporționalitate.

- 83 În consecință, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica faptul că cele două condiții prevăzute de legislația în discuție în litigiul principal pentru autorizarea exercitării activității de inspecție tehnică a vehiculelor sunt apte să garanteze realizarea obiectivelor de protecție a consumatorilor și de siguranță rutieră într-un mod coerent și sistematic.
- 84 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la a treia și la a patra întrebare că articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale cum este cea în discuție în litigiul principal, care condiționează autorizarea de deschidere de către o întreprindere sau de către un grup de întreprinderi a unei stații de inspecție tehnică a vehiculelor de cerința, pe de o parte, să existe o distanță minimă între această stație și stațiile deja autorizate ale acestei întreprinderi sau ale acestui grup de întreprinderi și, pe de altă parte, ca respectiva întreprindere sau respectivul grup de întreprinderi să nu dețină, dacă o astfel de autorizare ar fi acordată, o cotă de piață de peste 50 %, cu excepția cazului în care se stabilește, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere, că această condiție este cu adevărat aptă să atingă obiectivele de protecție a consumatorilor și de siguranță rutieră și nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 85 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, 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 doua) declară:

- 1) **Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne trebuie interpretat în sensul că activitățile de inspecție tehnică a vehiculelor sunt excluse din domeniul de aplicare al acestei directive.**
- 2) **Articolul 51 primul paragraf TFUE trebuie interpretat în sensul că activitățile stațiilor de inspecție tehnică a vehiculelor, cum sunt cele vizate de legislația în discuție în litigiul principal, nu participă la exercitarea autorității publice în sensul acestei dispoziții, în pofida împrejurării că operatorii acestor stații dispun de o putere de imobilizare atunci când vehiculele prezintă, la momentul inspecției, deficiențe de siguranță care implică un pericol iminent.**
- 3) **Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale cum este cea în discuție în litigiul principal, care condiționează autorizarea de deschidere de către o întreprindere sau de către un grup de întreprinderi a unei stații de inspecție tehnică a vehiculelor de cerința, pe de o parte, să existe o distanță minimă între această stație și stațiile deja autorizate ale acestei întreprinderi sau ale acestui grup de întreprinderi și, pe de altă parte, ca respectiva întreprindere sau respectivul grup de întreprinderi să nu dețină, dacă o astfel de autorizare ar fi acordată, o cotă de piață de peste 50 %, cu excepția cazului în care se stabilește, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere, că această condiție este cu adevărat aptă să atingă obiectivele de protecție a consumatorilor și de siguranță rutieră și nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.**

Semnături